MONDIALE RALLY AL VIA SCATTA DA MONTECARLO L'ERA IBRIDA

AUTOSPRINT

n. 3

Anno LXI Settimanale, 18-24 gennaio 2022

3,00 Euro (Italy only)

BE 6,00 € - MC, CÔTE D'AZUR 5,60 € PTE CONT. 5,50 € - E 5,50 € CH CT 7,70 CHF CH 8,00 CHF

FERRARI 2022

Giù i veli il 17 febbraio

DAKAR

Trionfo Toyota

PRIMO PIANO

VIVA LA FUGA!

Meno male che in un'interstagione così muta e piatta, nella F.1 a tenere desta l'attenzione sono l'eclissi e il... minaccioso silenzio di Hamilton. Cosa vuole dire Lewis, stando zitto? Davvero intende ritirarsi? Oltre che elencare le ipotesi più accreditate, vi forniamo anche le risposte più sensate

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 (conv. in L.46/2004) art.1, c1, DCB Bologna

di Andrea Cordovani

Il **Drago** nella ps più difficile

Ore d'ansia per Sandro Munari. Il Drago di Cavarzere è ricoverato in ospedale e mentre scriviamo queste righe sta disputando la prova speciale più difficile della sua vita. *«Pregate per lui, non posso andarlo a trovare»*. Il dolore della moglie Flavia è straziante e sbatte contro le attuali assurde regole ospedaliere che impediscono ai parenti, anche a quelli stretti, di dare conforto e assistenza ai propri cari, anche a quelli che ne hanno assoluto bisogno. È solo nel suo letto d'ospedale il Drago e anche se intorno ha tutto l'affetto dell'Italia da corsa, di un popolo di appassionati che non lo hanno mai dimenticato, questa è immagine forte, ingiusta, assurda. Ci inchioda alla realtà drammatica di quest'epoca.

E fa stringere il cuore pensare che esattamente cinquanta anni fa, proprio di questi tempi, si celebrava la fantastica impresa del Rally di Montecarlo con l'incredibile vittoria della Fulvia condotta da Munari e Mannucci. Raccontava il Drago: *«Nel 1971 la Lancia chiuse la linea produttiva della Fulvia HF per scarsità di vendite, mandando a casa 2500 operai. All'indomani della mia vittoria al rally di Montecarlo, a inizio 1972, le cose cambiarono, tanto che da lì in poi la Lancia riuscì a vendere 50mila esemplari della ormai gloriosa HF, reintegrando le maestranze: è questa la pagina di sport e di vita della quale forse vado più orgoglioso»*.

Una vittoria sorprendente col team che forse avrebbe addirittura preferito non partecipare a quella gara perché ormai è già tutto concentrato sull'erede della Fulvia: la Stratos a motore Ferrari che debutterà da lì a pochi mesi. Giudicata obsoleta, incapace di reggere il confronto con le rivali, la "Fulvietta" parte battuta. Viene data per spacciata contro vetture più potenti o più leggere, o entrambe le cose, come Porsche 911 e Alpine A110. Arduo pensare di batterle. E invece il "miracolo" avviene e Sandro Munari e Mario Mannucci arrivano sul lungomare di Montecarlo da trionfatori. Oggi, a 50 anni esatti, quell'impresa resta scolpita nella memoria collettiva degli italiani. Non solo degli sportivi, e proprio questa è la forza di quel trionfo inaspettato: aver fatto breccia nel cuore di tutti. *«La cosa che più continua a stupirmi* - spiegava Munari - *è quanto quel trionfo sia ancora vivo nella gente e, in particolare, nei giovani. Di persone che all'epoca non erano neppure nate. Spiegazioni possono essercene anche più di una. Per me quello è stato un successo di tutti, della gente comune. Che si è sentita orgogliosa di essere italiana. Allora ci si appassionava alle imprese sportive, quale che fosse la disciplina. Ed era l'uomo che vinceva, non il mezzo, come è diventato in seguito»*.

Il "Monte" '72 ha fatto da spartiacque fra due epoche e probabilmente proprio per questo è passato alla storia. È stato, quel Montecarlo numero 41, il primo vinto dall'Italia in epoca moderna, l'ultimo prima che venisse ufficialmente istituito il Mondiale Costruttori: fino a quel momento esisteva solo un Campionato Marche di respiro internazionale ma ancora senza titolazione iridata. Ha segnato dunque una sorta di linea di confine tra il "vecchio" e il "nuovo"; tra il "prima" e il "dopo". Rammentava Munari: *«Ricordo che quando ci dissero che eravamo in testa, a due prove dalla fine, prima del terzo e ultimo passaggio sul colle del Turini, né io né Mario riuscimmo ad aprire bocca. Un silenzio irreale era calato fra noi, ancora più del solito. Poi, in vista del palco d'arrivo, sul lungomare di Montecarlo, gli dissi: qui alla peggio spingiamo la macchina, ce l'abbiamo fatta! E lui mi rispose: sembra proprio di sì! Tutto qua, molto semplicemente»*. Già, semplicemente. Ma ottenerla, quella vittoria, non era stato per niente facile. Per cercare di dare più competitività a una vettura, come detto, ormai obsoleta, gli uomini della Lancia stavano provando da tempo il differenziale autobloccante. La soluzione, scartata da Munari per il Tour de Corse di pochi mesi prima, potrebbe invece risultare determinante al "Monte", specie se ci saranno neve e ghiaccio. *«Mi resi conto che senza non avremmo potuto lottare per il successo* - ricordava Munari - *e allora... Tanto valeva rischiare! Durante i test fatti in Corsica, la Fulvia con l'autobloccante si era dimostrata decisamente più veloce, addirittura 1 secondo a chilometro, ma terribilmente faticosa da guidare con la sua trazione anteriore e il motore a sbalzo. Su un percorso tutto asfalto e tortuoso come quello della Corsica, guidare 24 ore non stop sarebbe stato durissimo. Impossibile anche per un "Drago" vero. Quel "Monte" l'abbiamo vinto con il cuore, non arrendendoci mai, stando sempre con i primi, arrivando alla fine stremati dalla stanchezza dovuta alla gara e alla pesantezza di guida della Fulvia con l'autobloccante. Ma l'abbiamo vinto anche con la testa. Il cuore, perché sono andato più di quello che la Fulvia mi avrebbe permesso, con la testa perché sono riuscito a non uscire di strada»*.

Semplice, no?

Un'impresa entrata direttamente nella leggenda quella del Drago. Una delle tante pagine scritte nella storia della corse dal fuoriclasse di Cavarzere. Campione indimenticabile. ●

di Pino Allievi e Giorgio Terruzzi

Supervacan

in perfetto stile F.1

IL CIRCUS È PRATICAMENTE SPARITO DALLA CIRCOLAZIONE. DAL NEO-CAMPIONE VERSTAPPEN, OSPITE DALLA FAMIGLIA DELLA COMPAGNA KELLY PIQUET, FINO AL... DESAPARECIDO LEWIS HAMILTON!

PERCHÉ, COME DICEVA ENZO FERRARI, IL FLOBERT COLPISCE CON I GOMMINI SENZA FAR MALE: PAROLE IN LIBERTÀ FRA NOTIZIE, ANTICIPAZIONI, BUFALE, PARADOSSI

DIFESA

Bernie Ecclestone, si sa, ha sempre avuto un debole per Sebastian Vettel e fu lui a spingerlo in Ferrari, nel lontano 2015. Nelle varie vicissitudini che ha poi avuto il quattro volte campione del mondo, Bernie gli è sempre stato accanto e lo ha difeso. Lo fa ancora oggi con un misto tra stima e affetto, magari propendendo troppo per l'affetto. La sua ultima uscita riguarda proprio il valore sul mercato di Seb: *«Io gli vedo dentro un fuoco e una voglia come ai tempi in cui vinceva in continuazione. Ma oggi non dispone di una macchina competitiva, per cui avrei un consiglio da dargli, non so sino a quanto realizzabile: mettersi alla prova con una Red Bull per mostrare a tutti se la sua bravura è quella di sempre. Sono sicuro che farebbe bene, molto bene»*. Ne siete convinti anche voi?

UNA COPPIA DAVVERO MASSIMA
Premiato come neo-iridato in F.1, Max Verstappen fa figura in compagnia di Kelly Piquet, figlia del tre volte campione del mondo Nelson, che ha ospitato l'olandese in vacanza

VACANZIERI

Sono scomparsi dalla circolazione i piloti da Gran Premio, con la scusa del Natale, salvo far sapere dove sono finiti con i soliti selfie che tutto dovrebbero sistemare. C'è chi ha scelto lidi e acque lontane come Leclerc, in Messico con la fidanzata Charlotte, chi ha preferito restare con la famiglia della fidanzata, vale a dire Max Verstappen circondato da Kelly Piquet con la figlia Penelope e dal "suocero" Nelson: chi è fissato con la Lapponia come Bottas, dopo aver convinto la morosa Tiffany alle gioie del gelo; chi si è piazzato alla Maldive con l'intera famiglia come Raikkonen, in vacanza permanente ormai. È andato a sciare anche Gasly, a Verbier, in Svizzera, accompagnato da Katerina, mentre Mazepin e Ricciardo hanno fatto un po' i ganassa nell'amata Russia e in Australia. E' rimasto a Madrid sino a Natale Sainz, in compagnia del padre Carlos Sr., in procinto di partire per la Dakar. Tutti ben disposti a pubblicare foto in rete, convinti che basti questo a scaldare la passione dei tifosi. Bravi, avanti così.

RITIRATO

L'unico che si è davvero nascosto è stato Lewis Hamilton che si è ritirato di certo dai social. Così è partita la caccia al desaparecido. C'è chi l'ha avvistato in California, chi ai Caraibi, chi a Londra, chi a Bassano del Grappa. Tutte fake news, ovviamente, perché se una star vuole davvero sottrarsi alla curiosità altrui, può farcela tranquillamente. Anche se è popolarissima come Lewis.

INGRATO

«Ho smesso non perché non avessi più le forze, ma perché ho cose migliori da fare rispetto a prendere aerei e stare in hotel». La frase è di Kimi Raikkonen, povera stella, finalmente liberato dalla F.1. Viene da chiedersi cosa abbia di migliore da fare visto che ha fatto di tutto per restare in pista sino a ieri, nonostante l'anagrafe. Guadagnando cifre enormi peraltro. Come al solito Raikkonen si diverte a recitare la parte del dissociato per convenienza, col rischio di apparire inattendibile oltre che ingrato. Non sa, ha detto, se "metterà più piede" in un paddock. Mentre allena il figlio per farlo entrare, in futuro, dentro un paddock. Solo, si suppone. Lui avrà altre cose ben più importanti da fare.

RIMPIANTI

Ricordate quando Fernando Alonso sbeffeggiava con ironia i (vani) tentativi della Honda di essere competitiva, ai tempi della McLaren? La Honda non

AT&T
Mobil 1
HONDA

MAZEPIN COI VOTI PIU BASSI
Sopra, la Haas di Mazepin, il pilota che si è ritrovato coi voti più bassi, nel mondiale 2021. A lato, Marko con Verstappen e Horner: Helmut non perde occasione per lodare Max, che preferisce al Vettel dei tempi d'oro. Nell'altra pagina, Ben Sulayem, neo-Presidente della Fia

la prese bene, i giapponesi sono molto permalosi e faticano a entrare nelle pieghe di quella ironia che per noi è sale di vita, tanto che quando Fernando se ne andò furono a dir poco contenti. Oggi Alonso vede l'evoluzione che ha portato la Honda dalle retrovie alla conquista del titolo mondiale piloti in un altro modo: *«Quando la Honda lasciò la McLaren non c'erano prospettive di conquista del campionato. Ma poi hanno cambiato la gente che c'era a quel tempo sia nel management che nella parte tecnica. E soprattutto hanno introdotto una filosofia diversa. Sono stati molto bravi e hanno meritato quello che sappiamo. Mi sono personalmente congratulato con l'ingegner Yamamoto, che è a capo della divisione corse Honda e col quale ho sempre avuto ottimi rapporti. Mi spiace molto che ora abbandonino la scena»*. Ma probabilmente ad Alonso spiace ancora di più non essere stato lui a dare il titolo alla Honda…

MONTY

Ha destato grande tristezza e commozione la scomparsa di Monty Shadow, fotografo indaffarato in mille imprese, una presenza inconfondibile ai Gran Premi per decenni. Così ci permettiamo di ricordarlo qui, noi di Flobert, visto che stiamo parlando di un uomo buono, gentile e curioso con il quale abbiamo condiviso molte giornate da pista. Con il rimpianto di non aver potuto assecondare qualche progetto comune. Così, tra i buoni propositi per il 2022 c'è quello di stare ancora più vicini agli amici. Ciao Bambino!

VOTAZIONI

Conclusa la stagione 2021 è arrivato il tempo delle votazioni. In modi diversi tutti si sono sbizzarriti nell'attribuire un punteggio ai vari piloti. E su due nomi c'è stata unanimità: il migliore e il peggiore. Il migliore è ovviamente stato Verstappen, con Hamilton a una distanza impercettibile. Il peggiore è invece stato, per tutti, Nikita Mazepin, a causa di una immaturità di guida e di comportamenti che non sono passati inosservati. Ma lui, intervistato da un sito britannico, ha replicato sprezzante: *«I voti me li davano a scuola, sino a quattro anni fa. Adesso il voto è una cosa che non mi piace. Comunque da 1 a 5 mi darei un 4»*. Che tradotto nel nostro sistema di votazione equivale a un 8. Ovvero, Mazepin denota una profonda autostima ed evidentemente ha dei criteri di valutazione di sé molto diversi da chi lo ha osservato da bordo pista.

VOTAZIONI 2

A proposito di voti, chi dà un 10 pieno al proprio pilota è Helmut Marko, capo-ombra della Red Bull, ovviamente riferendosi a Max Verstappen. Non c'erano dubbi, un parere pienamente condiviso anche da chi ha tifato contro l'olandese. Marko, grande osservatore, ne fornisce anche una spiegazione tecnica: *«I successi che ha avuto con noi Sebastian Vettel non si possono dimenticare, però Verstappen mi ha impressionato di più per una serie di cose, la prima delle quali è l'adattabilità ad ogni circuito ed il fatto che riesca immediatamente a fare un tempo di riferimento per tutti. Avviene lo stesso anche con la pioggia: gli altri impiegano almeno 5-6 giri per rodarsi e poi spingere, lui dopo un solo giro balza subito davanti, senza la necessità di scaldarsi. Un campione vero»*.

PRESIDENTISSIMO 1

Si è dato subito da fare Mohammed Ben Sulayem, nuovo presidente della Federazione Internazionale. Con l'intenzione di dare uno scossone alla struttura creata dal suo predecessore, Jean Todt. A quanto pare il nuovo capo della Fia avrebbe intenzione di rafforzare lo staff tecnico destinato a supervisionare il lavoro dei team, evitando definitivamente di intervenire sempre e solo a richiesta e non a titolo preventivo. Sono attese nomine e variazioni sulla struttura destinata alla F.1 in diretto e stretto collegamento con il presidente. Con l'idea di chiuderla

con le polemiche a getto continuo. Che l'operazione riesca resta un interrogativo diffuso. Intanto le nuove monoposto verranno letteralmente invase da sensori, proprio per evitare eventuali tentazioni.

PRESIDENTISSIMO 2

Il nuovo vertice Fia, peraltro non votato dall'Italia, ha in mente una vecchia idea: assoldare un pool di professionisti ai quali delegare la direzione di tutti i Gran Premi della stagione. Dunque una vera e propria squadra che detti modi e tempi degli interventi scopo piantarla con i giudizi difformi da gara a gara. Il tema è arcinoto ma sempre urgente. Anche perché spesso chi siede in cabina di regia vanta rapporti antichi e privilegiati con questo o quel team. Vedremo.

CONFRONTI

I paragoni con le altre epoche sono un altro classico della Formula Uno. Tizio assomiglia a Caio e via dicendo, con parallelismi spesso azzeccati, spessissimo forzati. Adesso ci si è messo pure Christian Horner a cercare le similitudini di Verstappen: *«Ho seguito Mansell quando ero un ragazzo e mi aveva colpito il suo grande cuore agonistico: Max è come Mansell»*. Sì, è vero. Però non dimentichiamo che tanti altri piloti ci hanno messo (e ci mettono) il cuore. Uno a caso? Tale Lewis Hamilton!

FIGLI

Non tutti i figli di campioni destinati al Motorsport hanno avuto fortuna. In molti ricordano ad esempio Jolyon Palmer, figlio di Jonathan, presente in F.1 dal 2016 al 2017 con Renault, sempre nelle retrovie, un punto all'attivo (Malesia 2016). Una foto comparsa per caso ci ha fornito qualche notizia sul suo destino una volta abbandonate le competizioni.

Palmer Jr. fa l'analista video delle gare per conto del canale YouTube di Formula Uno. E, quanto pare, se la cava alla grande anche perché giudica e parla in continuazione mentre quando correva era muto come un pesce lesso.

NORRIS SURCLASSA RICCIARDO, PERO...
Norris, sopra, nella scorsa stagione ha surclassato il compagno di squadra Ricciardo, il quale si è preso la rivincita a Monza. Il team McLaren comunque difende l'australiano che si è sempre più adattato alla monoposto e al team orange. Nell'altra pagina in basso, i ragazzi della Ferrari Driver Academy

ESAGERAZIONI
Non siamo solo noi di Flobert a batterci affinché non si esageri col numero di Gran Premi da inserire nel mondiale di Formula Uno. Adesso anche Alain Prost prende la parola sul tema: *«Ventitre gare sono troppe, la F.1 deve restare un evento esclusivo, le tre gare di fila che abbiamo visto nel 2021 determinano un calo di interesse»*. Considerazioni sacrosante, giustificate anche pensando al tema sicurezza, ma inutili. Liberty Media che non vede l'ora di passare da 23 a 25 Gran Premi all'anno, per salire un domani a 30, pandemia permettendo. Infatti già si parla di un calendario 2022 da rimaneggiare e modificare, causa Covid.

CAUSE
Cause ed effetti. Cause vere, in tribunale, ed effetti che poi ricadono sugli organigrammi delle squadre. Andiamo per ordine. Qualche mese fa è stata ufficializzata la notizia che Dan Fallows, capo aerodinamico della Red Bull, nel 2022 sarebbe passato alla Aston Martin con un incarico superiore. Tutto scontato? No. Ma, come prima cosa, la Red Bull all'apparire della comunicazione tolse Fallows dalla gestione della F.1 e lo dirottò con un incarico vago nella propria divisione studi sulle auto stradali. Dopo di che ha portato l'ingegnere britannico in tribunale, sostenendo che il contratto di Fallows prevedeva una scadenza il 31 dicembre 2021 e che dopo quella data, se avesse cambiato squadra, avrebbe dovuto attendere 6 mesi. Fallows ha dato una interpretazione diversa della clausola ed è sicuro che invece il suo lavoro in Aston Martin sarebbe potuto cominciare il 1° gennaio 2022. A fine gennaio le parti compariranno davanti a un giudice che dirà una versione decisiva.

COLORI
Le livree delle nuove macchine sono ancora top secret, anche se si sa già che la Red Bull resterà fedele alle scelte degli ultimi anni e la Ferrari non abbandonerà il rosso, così come la Aston Martin resterà british green e la McLaren rimarrà arancione. Ma la Mercedes, che negli ultimi due anni è stata colorata di nero, malgrado si sia continuato a definirla "freccia d'argento"? Dal team tedesco era trapelata la voce se si sarebbe tornati all'argento, per la stagione che comincerà a marzo. Poi Toto Wolff ha rilasciato una dichiarazione fumosa nella quale si accennava che il nero sarebbe rimasto. E a conferma è uscito un bozzetto dalla Mercedes che mostrava un'idea della vettura 2022. Con la carrozzeria nera. Malgrado ciò la stampa tedesca continua a sostenere che la W11 che gareggerà nel mondiale sarà invece color argento. Non resta che aspettare qualche settimana…

FIDUCIA
Tra i piloti che hanno maggiormente deluso nel corso del 2021, uno dei primi posti è certamente occupato da Daniel Ricciardo, nonostante l'australiano si sia affermato nel Gran Premio d'Italia a Monza. Surclassato quasi sempre da Lando Norris, il povero Daniel non ha mai accampato scuse riconoscendo la bravura del compagno e confessando di aver avuto parecchi problemi ad adattarsi al modo complesso di guidare la McLaren. Ora è la stessa McLaren a intervenire a difesa del proprio pilota: *«Con il passare delle gare Daniel si è trovato meglio. La sua velocità resta intatta, siamo sicuro che nel 2022 riuscirà a dare il meglio di sé tornando ai suoi standard elevati di rendimento»*. Se lo augurano anche i suoi tifosi e sarebbe bello per la F.1 avere come protagonista un pilota simpatico, generoso, che non si arrende mai.

RESIDENZE
Dopo Fernando Alonso, anche Lando Norris ha deciso di trasferirsi a Monte Carlo. Non ha smentito di farlo anche per ragioni fiscali, ma ha specificato che *«la maggior parte delle cose non cambierà, mi troverò solamente in un posto differente da prima»*. Però sulla faccenda ha ragionato per mesi: *«Sì, perché è una decisione che cambia la tua vita. E tra l'altro sarò in un luogo molto confortevole»*, inteso come clima, temperatura, colore del cielo rispetto alla grigia Inghilterra.

LIMBO
Sono nove, comprese le due ragazze, Maya Weug e Laura Camps, i giovani sulla rampa di lancio della Ferrari Driver Academy. Nessuno sarà impegnato in F.2, due correranno in F.3: Arthur Leclerc, alla seconda stagione, e Oliver Bearman, vincitore nel 2021 del titolo F.4. Del gruppo non figurano piloti italiani. A Robert Shwartzman è stato assegnato il compito di test driver. Significa che il russo si trova in un limbo tipico. Ha esaurito l'apprendistato senza trovare uno sbocco vero e proprio in F.1. Prospettive? Incerte, soprattutto contando la fila di aspiranti a una rossa di F.1 già posizionata davanti a lui.

AMORI
Un pilota di F.1 in vena di convivialità ha presentato l'amica intima della propria fidanzata - che chiameremo X - ad un celebre collega. Immediatamente è scattato il flirt con risultati eclatanti, a detta della ragazza in questione. La quale, reduce da una notte di fuoco, ha raccontato a X l'esperienza, dettagli piccanti compresi. Morale della favoletta: X, alla faccia della timidezza, ha subito contattato il collega del fidanzato. Gli sviluppi? Molto soddisfacenti. E tenuti segreti al diretto interessato. Ora, siccome questa favoletta, appunto, l'hanno raccontata persino a noi di Flobert, prevediamo burrasca. ●

di Mario Donnini

Viva la fuga

MENO MALE CHE QUEST'INVERNO NUCLEARE DELLA FORMULA UNO È RAVVIVATO DAI SILENZI MEDIATICI DI HAMILTON, SENNÒ AD ANDARE IN LETARGO SAREBBE STATA L'INTERA CIVILTÀ DEI GP. ANCHE SE UNA COSA VA CHIARITA UNA VOLTA PER TUTTE: DI SOLITO UN CAMPIONE NON SI RITIRA MAI DALLE CORSE PER RABBIA O PER DELUSIONE MA TORNA PIÙ MOTIVATO E FORTE DI PRIMA...

Viva la fuga, perché meno male che c'è mister Hamilton scappato chissà dove a vivacizzare, seppur pigramente e lievemente, quest'inverno nucleare della Formula Uno. Disciplina che già di suo non gira, non ruggisce, non parla e attende solo il passare del tempo che separa dagli attesissimi vernissage delle vetture che inaugureranno la seconda generazione di turboibride. Vernissage i quali, come, sempre, non riveleranno un bel nulla, perché le vere configurazioni aerodinamiche si vedranno solo nei primi test o, tutt'al più, nella prima sessione di prove ufficiali del Gran Premio d'apertura della stagione. Quindi tanto silenzio per nulla. A parte quello di Lewis, direte. Dunque, vediamo. Hammer non sta mica solo zitto. Mentre scrivo queste righe egli risulta praticamente alieno al mondo esterno, all'interno di uno spettacolare comportamento fatto appunto di niente.

Dopo aver saltato il galà della Federazione Internazionale, che avrebbe dovuto premiarlo come secondo arrivato nel campionato mondiale Piloti di Formula Uno 2021, Lewis ha praticamente smesso di seguire chiunque su Instagram, twitter e Fb e dai propri canali social se ne guarda bene da pubblicare foto, stories o topic. Elettronicamente e virtualmente parlando è ormai un inquietante missing, all'interno di una specie di sciopero dell'immagine, che nella più iperconnessa delle civiltà suona come assordante forma di protesta e formidabile strumento di richiamo dell'attenzione, anche se di segno chiaramente negativo.
L'unica cosa certa è che la sua ultima uscita pubblica è datata 15 dicembre e in questo caso non poteva che essere così, poiché si trattava di una presenza a tutti gli effetti irrinunciabile, in quanto in quella data Lewis Hamilton è stato proclamato Sir dal Principe Carlo, ossia dall'erede al trono d'Inghilterra in persona.

PROBABILMENTE LEWIS CI GIOCA SU

Presumibilmente il primo a non credere alle voci di un suo ritiro è proprio Lewis Hamilton, il quale per indole è uno che non si tira mai indietro dalla lotta più estrema...

In altre parole, da oltre un mese le voci su un suo possibile ritiro dalle competizioni, o perlomeno dalla Formula Uno, non fanno che aumentare ed accavallarsi, anche se non esiste conferma alcuna da fonti ufficiali o comunque da personaggi vicini all'entourage del sette volte campione del mondo.
Quanto alla BBC - come sempre la fonte più controllata, ragionevole e certificata -, ha recentemente sottolineato che il neo-Sir, prima di prendere una decisione sul suo futuro di pilota o meno, attende di conoscere e analizzare i risultati dell'indagine promessa dalla Fia su quanto accaduto a Abu Dhabi, ovvero sul finale molto discusso della gara che ha consegnato il titolo in mano al diretto rivale Max Verstappen.
Bene. Volete sapere, molto semplicemente, come la penso?
Tanto per cominciare, tenendo il ragionamento su un piano generale, un campione di Formula Uno non si ritira per una delusione, per rabbia o per scoramento. Non è mai successo, in settantadue anni di storia.
È molto più facile, logico e probabile desumere esattamente il contrario. Di solito il peggior nemico di una personalità forte, autoriferita e vincente non è mai uno scippo subito, un'ingiustizia o un vulnus, ovvero sia il danno che la beffa, ma il suo esatto contrario.
I grandissimi non hanno paura dei rovesci inaccettabili, ma temono piuttosto i troppi trionfi facili. I campionissimi smettono d'essere tali da satolli, mai da incazzati. Se Hamilton ha sopportato senza battere ciglio titoli e titoli vinti guidando una monoposto che non aveva rivali, può digerire alla grande lo schiaffo - in parte o in gran parte ingiusto -, subito nell'epilogo di Yas Marina.
La lista dei neoiridati che diventano da felici stufi è lunga, ben popolata e presumibilmente infinita.
Il punto è un altro. La rivendicazione, l'ira per l'inaccettabilità di quanto accaduto e lo smarrimento per un finale sgradito e discutibile, non solo non possono costituire motivi per gettare la spugna, ma, al contrario, in genere in personalità vincenti, positive e reattive come quelle di Lewis Hamilton e dei campioni duri e puri portano puntualmente a un aumento delle motivazioni, ad un accumulo abnorme di stress e senso della frustrazione utilizzabili come carburanti che, se adeguatamente sfruttati, possono fornire energia mentale e motivazionale a dismisura in ottica futura, nel tentativo di lavare l'onta e scrivere nuove e liberatorie pagine di storia.
Quindi, in altre parole, stando ai precedenti della Formula Uno e anche al carattere al titanio di Hammer, ci sarebbe da aspettarsi non solo il suo felice ritorno sulle scene ma anche una presenza caratterizzata da una determinazione ancora più feroce nello sfidare in pista il nuovo numero uno dei Gran Premi, ovvero Max Verstappen.
Dai, il contrario, su un piano strettamente psicologico, non avrebbe senso alcuno. Negli ultimi settanta anni solo Carlos Reutemann si è ritirato

alla fine della stagione 1981 dopo aver perso il titolo contro Nelson Piquet, pilota Brabham. Ma in quell'occasione l'argentino non ce l'aveva con la Federazione Internazionale, bensì con la sua squadra, la Williams, che per oltre metà stagione l'aveva letteralmente snobbato se non sabotato. Tanto che lui stesso aveva confidato alla figlia Mariana che la sua Fw07 il giorno del warm-up della gara finale di Las Vegas non era più quella delle qualificazioni ufficiali. Da lì la delusione infinita per una corsa anonima e, soprattutto, per un mondiale perso per un solo punto.
E poi, solo pochi giorni dopo, il getto della spugna. E, al termine di un inverno di trattative e preghiere del suo boss Frank Wiliams, il Gaucho era tornato sui suoi passi, salvo ripensarci di nuovo e per sempre dopo un paio di gare, verificato che le motivazioni non erano più quelle di un tempo. Perché tra Carlos e la Williams il rapporto ormai s'era incrinato per sempre, e in più Lole aveva quasi quarant'anni suonati e pensava a un altro tipo di vita.
L'altro precedente di un grande pilota che vive un inverno terribile è Ayrton Senna dopo il finale incandescente della stagione 1989, con tutto il furore per aver perso il mondiale dal compagno di squadra Alain Prost e soprattutto per sentirsi addosso il fiato e gli strali del presidente della Federazione Internazionale Jean-Marie Balestre, chiaro alleato del connazionale giurato rivale di "Beco".
Anche in questo caso, al di là delle paventate possibilità di vedere il brasiliano uscire dalla F.1, alla fine tutto torna a posto. E Ayrton laverà l'onta della sconfitta con tanto di toccata vendicatrice a Suzuka, restituendo la cortesia a Prost, stavolta su Ferrari, proprio e di nuovo nel Gp del Giappone, tramite una voluta, estrema e del tutto antisportiva collisione alla prima frenata.
Anche in questo caso si temono sfracelli, nell'inverno, e alla fine la montagna partorisce il solito topolino.
Perfino il buon Nigel Mansell per due volte pare gettare la spugna per incomprensioni e amarezze, la prima nel 1990 al tramonto del suo rapporto con la Ferrari e la seconda a fine 1992 quando, pur fresco iridato, vede sfaldarsi malinconicamente il suo rapporto con la Williams, uscendo dalla F.1 da campione in carica.
In entrambi i casi, tuttavia, il Leone tornerà a ruggire alla grande, l'ultima addirittura migrando trionfalmente negli Stati Uniti per aggiudicarsi trionfalmente il titolo IndyCar 1993 e andando vicino a vincere, pur senza riuscirci e in pratica per colpe non sue, la 500 Miglia di Indianapolis.
Tutto questo, tirando le conclusioni, mi serve per dire tre cose molto precise.
La prima: Lewis Hamilton non si ritirerà mai per la delusione di Abu Dhabi. Perché per un campione non funziona così. Piuttosto è molto più probabile ipotizzare e pensare che Hammer tornerà sulla scena totalmente più massiccio e incazzato di prima.
La seconda: il suo assordante silenzio è un'azione la quale chiede una reazione. Quale? Una presa d'atto politica, un ripensamento delle autorità, un gesto, un segnale in codice, magari con implicazioni regolamentari, tale da fornire un feedback satisfattorio a Lewis Hamilton medesimo e, perché no, alla Mercedes. Per caso basterebbe la testa di qualcuno in camiciola bianca politicamente consegnata su un piatto d'argento? Ovvero un simbolico ritocco al regolamento sportivo, tale da rappresentare una sorta di risarcimento a Lewis proiettato però sul futuro? Ecco, l'una o l'altra vanno bene, insomma, qualcosa di maledettamente simile.
Anche perché se Lewis Hamilton avesse voluto ritirarsi davvero, l'avrebbe già fatto e basta, senza tenere tutti sulle spine per un mese e più: che senso avrebbe farlo a scoppio ritardato? Se uno ormai ha concluso che è tempo di cambiare vita, lo dice e pace fatta, non sta lì a covare nei secoli dei secoli, mettendo il suo team in un mare di guai.
Di più. Se la Mercedes si trovasse virtualmente e forzatamente senza primo pilota e col solo George Russell disponibile, adesso batterebbe disperata l'asfal-

SUPERCAMPIONE AMATISSIMO
Lewis Hamilton è tra i campioni più amati di sempre, in F.1. Sì, i tifosi, sopra, lo adorano e lui stesso può fare tante riflessioni sul suo futuro, eppure la qualità che di certo non gli manca è la determinazione...

to del paddock per rompere contratti altrui al fine di salvare la situazione, piazzando un casino che la metà basta. Invece, zitti tutti.
Morale della favola, se Lewis Hamilton dovesse ritirarsi davvero - perché una cosa del genere in teoria può pur sempre succedere -, allora la chiave di volta di tutto sarebbe una determinazione interiore e un calo motivazionale che non hanno niente a che vedere con il finalone di Abu Dhabi, ma che affondano le radici su considerazioni del tutto diverse.
Quali? Hammer potrebbe essersi semplicemente stufato di correre e della pressione connaturata al fatto d'essere star planetaria della Formula Uno. Oppure potrebbe aver concluso che contro un Verstappen del genere, ormai, per uno come lui, che è dalla parte sbagliatissima dei trent'anni, non ha proprio più senso insistere. Eppure Lewis Hamilton, lo ribadisco, oltre a essere un uomo e un top driver psicologicamente integro, è uno che ragiona, vive e trae ispirazione da valori, lucentezze e spunti completamente alieni a queste considerazioni buonsensaie e rinanciatarie. Piuttosto, tutta questa faccenda mi porta a dire una cosa ulteriore, che va ben al di là del presunto caso Hamilton. Perché proprio con la spettacolarizzazione, la drammatizzazione e la messa in scena di una pseudofaccenda che si basa totalmente, svisceratamente e dichiaratamente sul nulla - con l'assenza che fa notizia, il silenzio che equivale a dichiarazione e la mancanza che diventa segnale - la F.1 del terzo millennio sublima se stessa quale disciplina della fuffa, ricettacolo di melassa e contenitore di vuoto pneumatico venduto a troppo al grammo. E c'è pure dell'altro, a peggiorare le cose.
Questi della Formula Uno se la tirano da decenni perché dicono e dimostrano pacchianamente d'essere i più ricchi del mondo e poi piangono miseria se gli dici di reintrodurre i test d'interstagione perché spenderebbero tanti soldi per la benzina e si farebbero la bua al bancomat.
Questi dicono di lavorare tanto però si beccano quasi tre mesi di ferie all'anno più la pausa lunghissima del dopo ferragosto.
Questi si piccano d'essere i più mediatici, i più seguiti e i più irraggiungibilmente inseguiti del Pianeta, ma poi la verità è che non hanno un cavolo da dire, né d'inverno, né, peggio ancora, quando poi le corse tornano, perché son capaci solo di fare blabla maneggiando minestroni di concetti lapalissiani.
Questi, complessivamente, sul piano umano, intellettuale e sportivo-comportamentale sono talmente mosci, deludenti, scarsamente significativi e dialetticamente plastificati, ché la cosa più spettacolare, intelligente, spiazzante e furba dell'interstagione 2021-2022 è diventata - e resterà - non un fatto o una dichiarazione, ma la sua algebrica negazione, ossia il nulla. Il tacere di uno che è in vacanza, pensa te.
Così l'Oscar per la miglior sceneggiatura originale della stagione invernale in corso va a Lewis Hamilton, per la sua interpretazione muta de Il Silenzio dell'Innocente. In attesa, con l'auspicio e pure l'augurio sincero, di vederlo tornare presto in pista, per vestire gli agonistici e famelici panni dell'Hannibal The Cannibal di pole position e vittorie. ●

Hamilton tace e intanto aspetta

PROSEGUE IL LETARGO MEDIATICO DI LEWIS AL DI LÀ DELLE VOCI CHE RIGUARDANO UN SUO MOLTO IPOTETICO RITIRO. IN REALTÀ LEWIS ATTENDE QUALCHE MOSSA DAL NUOVO PRESIDENTE DELLA FIA...

di **Massimo Costa**

Le ultime volte che lo si è visto, mediaticamente parlando, è stato nell'occasione in cui è stato nominato Baronetto della Corona dal Principe Carlo a Londra, il 20 dicembre, e il 21 dicembre quando ha presenziato alla festa Mercedes di fine stagione tra Brackley e Brixworth, rispettivamente sedi del team e della "zona" motoristica. Una occasione per salutare il compagno di squadra Valtteri Bottas, ingegneri, meccanici, dipendenti. Poi, su Lewis Hamilton è calato il sipario. Dal pilota più presente sui social media, sempre intento a postare fotografie su Instagram e Twitter dei luoghi in cui si trova, o a pronunciare profondi discorsi sulle battaglie civili che sostiene con forza, non è più giunta alcuna informazione. Uno shock. La sua ultima foto sui propri social media risale alla qualifica del sabato precedente il Gp di Abu Dhabi, quello decisivo per l'assegnazione del mondiale, in cui spiega che il secondo posto non era poi così male in vista della gara. Dopo di che, buio completo. Le sue ultime parole via radio durante la corsa sono quelle in cui rapidamente dice, ci stanno rubando il titolo, e

UN SALUTO MA DI CHE TIPO?

Davvero Lewis Hamilton vuole ritirarsi? O in realtà si è messo in posizione d'attesa di un segnale concreto da parte del nuovo Presidente della Fia Ben Sulayem? Sale di quotazione la seconda ipotesi...

il suo ingegnere replica, non ho parole. Quella gara dominata con fierezza e classe, che lo avrebbe accompagnato verso il quarto successo consecutivo e l'ottavo titolo mondiale, con Max Verstappen annichilito e impossibilitato per tutto il Gp nel tentare un avvicinamento, un attacco (se non subito dopo il via spingendolo nella via di fuga), sappiamo poi come è andata a finire. Un direttore di gara ha deciso che le cose dovevano concludersi diversamente, intervenendo sul regolamento, optando per scelte proprie che favorivano inevitabilmente chi aveva montato gomme nuove nella sosta finale. E così è stato. *«Lewis è stato derubato del titolo»*, ha detto senza mezzi termini a caldo, e anche giorni dopo, il team principal Toto Wolff. Così è stato, inutile girarci tanto attorno e cercare il lato bello della cosa o far finta che non sia andata così. Certo, molti lo hanno fatto, ma l'ipocrisia comanda sempre e spesso il mondo delle corse e chi vi gravita attorno.
Hamilton nel giro di rientro del Gp di Abu Dhabi, non ha proferito parole. Scioccato, incredulo, avvilito, maltrattato, per essere stato incredibilmente derubato sotto gli occhi di tutto il mondo del titolo iridato oltre che di una vittoria del Gran Premio. Non ha parlato, non ha alzato polveroni, ha compiuto il gran gesto di abbracciare Verstappen, si è preso a sua volta l'abbraccio di Lando Norris, Daniel Ricciardo, Mick Schumacher, certamente quello più commovente di Sebastian Vettel che pareva non mollarlo più. Hamilton ha lasciato fare alla Mercedes, che ha subito presentato reclamo, poi rigettato. L'appello, come diceva Wolff, lo avrebbero facilmente vinto constatando l'enormità di quanto commesso dal direttore di gara Michael Masi, ma alla fine hanno lasciato perdere anche su consiglio di Lewis. Vincere un mondiale in tribunale non avrebbe fatto bene a nessuno. Hamilton si è quindi allontanato da tutto e tutti dopo quel 21 dicembre trascorso con la sua squadra. Ha cancellato tutti coloro che seguiva su Instagram (non su Twitter), ha sofferto in silenzio, ma non per aver perso il campionato del mondo, quello capita e fa parte delle corse, ma per il modo scientifico in cui qualcuno ha deciso che non doveva essere lui a conquistarlo.
È questo che più fa male ad Hamilton, ma non solo a lui. Anche a tutti coloro che amano il motorsport senza issare bandiere, ma sanno interpretare semplicemente quel che accade. Una profonda ferita che si sarebbe creata anche a ruoli invertiti, se cioè fosse stato Verstappen a subìre le malefatte di Masi. Qualcuno, senza motivo, aveva messo in giro la voce che Hamilton schifato da quanto verificatosi, si sarebbe ritirato. Parole messe in giro per riempire qualche servizio tv e qualche pagina di giornale, ma assolutamente non suffragate dalla realtà. Hamilton, il cui contratto con la Mercedes scadrà a fine 2023, è quanto mai agguerrito e intenzionato a tornare al volante per prendersi quel mondiale numero 8 e con lui vi è tutta quanta la Mercedes, mai così unita come prima e col dente avvelenatissimo. Di una cosa si può stare certi: Hamilton e Wolff non faranno passare nulla agli avversari, chiunque essi saranno. Da fonti inglesi è trapelato che Hamilton è informatissimo sulla nuova Mercedes 2022, si sente sempre con il suo ingegnere e con Wolff. L'unica differenza è che non si fa vedere da nessuna parte e con nessuno ha voluto raccontare quella maledetta domenica di Yas Marina. Magari aspetta di capire quali saranno le decisioni FIA, nel senso se qualcuno si prenderà la briga di chiedere scusa ad Hamilton e Mercedes per la procedura seguita da Masi in quel frangente finale della gara, o se lo stesso Masi verrà cacciato per sempre dal mondo della F.1, come tutti si augurano. Per questo, tutto è nelle mani del nuovo presidente FIA Ben Sulayem che ha più volte spiegato che vuole vedere tutti i filmati, tutte le fasi, avvenute in quel frangente, ovvero dopo l'uscita di pista di Nicholas Latifi. Sulayem aveva iniziato subito gonfiando il petto contro Hamilton, reo di non aver presentato alla festa FIA di Parigi. Giustamente Hamilton non ci ha neanche pensato di recarsi nella capitale francese per mostrare finti sorrisi, e poi aveva l'impegno con la Casa Reale.
A questo punto, non ci resta che aspettare ancora qualche settimana per ritrovare l'Hamilton di sempre e intanto auguri per il 37 anni compiuti venerdì 7 gennaio. Come dire, 37 anni, di cui 20 trascorsi su una monoposto, e non sentirli minimamente... ●

di Fulvio Solms

La Ferrari non teme mica il 17

IL PROSSIMO 17 FEBBRAIO LA CASA DI MARANELLO TOGLIERÀ I VELI ALLA SUA NUOVA MONOPOSTO, CONTIBUTO ALLA SECONDA GENERAZIONE TURBOIBRIDA, CHE DARÀ LA MISURA DEL SUO VALORE

Figurarsi se la Ferrari, con i rovesci subiti nel 2020 e da cui in qualche modo s'è tirata fuori nella scorsa stagione, poteva arenarsi davanti al numero diciassette. Mattia Binotto prima di Natale aveva comunicato che l'arma del 2022 sarebbe stata presentata *«tra il 16 e il 18 febbraio»* ed è stato di parola con la soluzione che sta nel mezzo: giovedì 17 febbraio gli occhi del mondo si poseranno sulla nuova Rossa. Sarà di parola anche la SF22 (chiamiamola così in attesa del vero battesimo)? Questo è meno scontato perché il tema tecnico della rivoluzione a effetto suolo è complesso. Di certo la Ferrari, come gli altri costruttori di più alto livello presenti nel Mondiale, sta lavorando al progetto da oltre due anni e vi ha dedicato le migliori energie per tutto il corso della scorsa stagione. In ossequio alla necessità del distanziamento, la vettura non verrà svelata in forma fisica agli addetti ai lavori, ma la presentazione sarà digitale, nonché pubblica sul sito di Maranello. Una scelta in grado di coinvolgere i tifosi che il Cavallino ha in tutto il mondo.

DISVELARE PER RINASCERE

Sono tante le aspettative riposte dai tifosi e dalla dirigenza sulla nuova Ferrari di F.1 alla quale è affidato il compito di tornare in lotta per la vittoria. Togliere i veli stavolta sarà come sentire più tangibili le speranze di riscossa

La monoposto, che ha superato in dicembre il crash test presso il centro CSI di Bollate, verrà ora assemblata e smontata più volte, com'è prassi in preparazione a un nuovo Mondiale. La prima accensione del motore in macchina – un rito cui solitamente viene invitata larga parte del personale di Maranello – è previsto per l'inizio di febbraio, mentre una giornata di filming day con la possibilità di verificare il funzionamento globale dell'ordigno per cento chilometri, è in programma alle porte della prima sessione di test, questa dal 23 al 25 febbraio a Barcellona.

Negli altri tre giorni di collaudo dell'10 al 12 marzo, in Bahrain, le squadre dovranno rifinire la preparazione e questa seconda sessione, a differenza di quella del Montmelò, sarà aperta alle Tv e seguita in diretta da Sky.

Ricordiamo che qualche pezzetto della SF22 è già sceso in pista lo scorso anno, in forma anche non sperimentale: la parte più importante dell'anticipazione tecnica è certamente il motore elettrico ad alto voltaggio, che ha dato ottimi riscontri fin dalla prima uscita (Leclerc lo ha avuto a disposizione dal Gp Russia a fine settembre, Sainz dal successivo Gp di Turchia nella prima metà di ottobre). Vi sarà finalmente abbinato a un V6 termico tutto riprogettato e che dovrebbe essere portatore di un'idea davvero nuova in camera di combustione. È un motore dunque su cui *«c'è molta innovazione»* come ha anticipato Binotto.

La Ferrari ha grandi aspettative su questa power unit che ha dato finora riscontri ampiamente positivi ai banchi prova, non solo rispettando ma anche andando oltre gli obiettivi del gruppo di lavoro di Enrico Gualtieri, in cui trova ampio spazio il visionario Wolff Zimmermann.

Parimenti, la Ferrari confida nel fatto di aver interpretato bene il radicale cambio di regolamento dell'aerodinamica, che per quanto limitata avrà grande importanza. I segnali arrivati lo scorso anno sono stati positivi, e va ricordato come la Ferrari abbia ben interpretato le due ultime importanti variazioni regolamentari: nel 2017 quando macchine e gomme vennero allargate e la SF70H – seguita poi dalla SF71H nel 2018 – fu all'altezza della sfida, e appunto lo scorso anno quando cambiò l'aerodinamica posteriore, in particolare sullo scivolo estrattore, nella zona in cui Maranello spese i due gettoni di sviluppo a disposizione. In quell'occasione fu rivisto e alzato il cambio per dare più spazio alla salita dello scivolo, e anche la correzione del muso pur senza token a disposizione ebbe l'effetto sperato.

Troppo poco naturalmente per prendere Mercedes e Red Bull, che hanno interpretato il Mondiale 2021 giocando in una Serie A tutta loro. Un gap è rimasto e per colmarlo serviva appunto un radicale cambiamento delle regole. I tecnici di Maranello hanno ottenuto questa opportunità.

La Ferrari macchina, a questo punto, darà la misura della Ferrari squadra. Tutto il resto è conto alla rovescia. ●

Rivelazione più che spettacolare

CARLOS SAINZ ERA ARRIVATO IN FERRARI SECONDO ALCUNI PER DARE ROBUSTAMENTE UNA MANO AL CAPITANISSIMO LECLERC. E INVECE È GIUNTO QUINTO NEL MONDIALE, STANDOGLI DAVANTI...

di **Massimo Costa**

Ma davvero c'era qualcuno che dubitava delle qualità di Carlos Sainz? Annunciato dalla Ferrari ancora prima che scattasse la stagione 2020 per sostituire nel 2021 Sebastian Vettel, molti avevano visto questa scelta operata dal team principal Mattia Binotto, in concerto con il presidente John Elkann, come una mossa stile Mercedes o Red Bull, ovvero con Sainz relegato al ruolo di spalla della prima guida Charles Leclerc.
Eppure, quando è stato il momento di tirare le somme, nella classifica finale Sainz ha conquistato il quinto posto assoluto ottenendo più punti del compagno di squadra monegasco, scivolato settimo in graduatoria dietro anche a Lando Norris. Avete mai visto Valtteri Bottas davanti a Hamilton a fine stagione? O un Alex Albon o Sergio Perez mettersi dietro Verstappen? La risposta è negativa. Il ragazzo di Madrid, figlio del due volte campione del mondo rally che porta il suo stesso nome, si è costruito la fama di pilota estremamente professionale, serio e, soprattutto, non un piantagrane. Ecco dunque il Bottas della Ferrari, questo il succo di come era stata descritta tale operazione nel 2020. Del resto, Binotto in prima persona non ha mai nascosto che Leclerc sarà il pilota su cui la Ferrari punterà per tornare al vertice iridato, lo dimostra il prolungamento del contratto. Un atto di fi-

SOLIDISSIMO E SORPRENDENTE

Altro che valido pilota di complemento. Carlos Sainz è il primo a battere a parità di macchina in termine di punti conquistati Charles Leclerc in Ferrari. E non ha alcuna intenzione di tirarsi indietro dalle prossime sfide...

CONFRONTO 2021 SAINZ-LECLERC	
Sakhir	Sainz 8° Q - 8° GP (4 punti) Leclerc 4° Q - 6° GP (8 punti)
Imola	Sainz 11° Q - 5° GP (14) Leclerc 4° Q - 4° GP (20)
Portimao	Sainz 5° Q - 11° GP (14) Leclerc 8° Q - 6° GP (28)
Montmelò	Sainz 6° Q - 7° GP (20) Leclerc 4° Q - 4° GP (40)
Montecarlo	Sainz 4° Q - 2° GP (38) Leclerc 1° Q - NP (40)
Baku	Sainz 5° Q - 8° GP (42) Leclerc 1° Q - 4° GP (52)
Le Castellet	Sainz 5° Q - 11° GP (42) Leclerc 7° Q - 16° GP (52)
Spielberg 1	Sainz 12° Q - 6° GP (50) Leclerc 7° Q - 7° GP (58)
Spielberg 2	Sainz 10° Q - 5° GP (60) Leclerc 12° Q - 8° GP (62)
Silverstone	Sainz 10° Q - 6° GP (68) Leclerc 4° Q - 2° GP (80)
Budapest	Sainz 15° Q - 3° GP (83) Leclerc 7° Q - RIT (80)
Spa	Sainz 11° Q - 10° GP (83,5) Leclerc 9° Q - 8° GP (82)
Zandvoort	Sainz 6° Q - 7° GP (89,5) Leclerc: 5° Q - 5° GP (92)
Monza	Sainz 6° Q - 6° GP (97,5) Leclerc: 5° Q - 4° GP (104)
Sochi	Sainz 2° Q - 3° GP (112,5) Leclerc 19° Q - 15° GP (104)
Istanbul	Sainz 19° Q - 8° GP (116,5) Leclerc 3° Q - 4° GP (116)
Austin	Sainz 5° Q - 7° GP (122,5) Leclerc 4° Q - 4° GP (128)
Mexico City	Sainz 6° Q - 6° GP (130,5) Leclerc 8° Q - 5° GP (138)
San Paolo	Sainz 3° Q - 6° GP (139,5) Leclerc 6° Q - 5° GP (148)
Losail	Sainz 5° Q - 7° GP (145,5) Leclerc 13° Q - 8° GP (152)
Jeddah	Sainz 15° Q - 8° GP (149,5) Leclerc 4° Q - 7° GP (158)
Yas Marina	Sainz 5° Q - 3° GP (164,5) Leclerc 7° Q - 10° GP (159

ducia non indifferente nei confronti di Charles e che ricorda quello di Christian Horner ed Helmut Marko per Max Verstappen qualche anno fa: sarà l'olandese a riportarci il mondiale, dissero in coro. Missione compiuta quindi (per loro), anche se all'epoca quelle parole portarono Daniel Ricciardo a fuggire dalla Red Bull. Sainz non se ne è preoccupato, ha annusato l'aria che tirava e si è messo comodo: conosce sé stesso molto bene, lui non è certo il tipo che si sopravvaluta, ed ha lasciato parlare i fatti. A testa bassa, non senza fatica, ha cercato di creare tra sé e la SF21 il giusto feeling, ma ci è voluto tempo. I pochi test a disposizione non aiutano nessuno e non è un caso che chi ha cambiato squadra alla fine dello scorso anno, vedi appunto lo stesso Sainz o Daniel Ricciardo passato dalla Renault alla McLaren, abbia incontrato un percorso tutto in salita. Se andiamo ad analizzare quanto accaduto nel corso del campionato 2021, Leclerc ha stravinto il confronto con Sainz per quanto riguarda i risultati della qualifica: 14 a 8. Con addirittura due splendide pole realizzate dal Carlo monegasco gestito da Nicolas Todt. Ma quel che conta alla fine sono i punti incassati e i risultati che si ottengono sotto la bandiera a scacchi della domenica pomeriggio (o sera). E da questi dati, emerge che il Carlo spagnolo è salito sul podio per quattro volte mentre il suo compagno soltanto in una occasione. Una bella e netta differenza. Come mai Leclerc è stato surclassato da Sainz? In alcune occasioni il Principino, o il Predestinato, come alcuni con la solita eccessiva fretta di appiccicare etichette hanno ribattezzato Charles, è stato particolarmente sfortunato, ma in altre Carlos è stato semplicemente più stratega e bravo. Se Leclerc ha senza dubbio il colpo in tasca per firmare un giro secco in qualifica che pochi possono permettersi, Sainz ha comunque alzato l'asticella facendo sua la prima fila a Sochi sul bagnato, la sua prima volta in carriera, ed ha spiccato il terzo crono a San Paolo. Significa che anche lui, quando si trova nelle perfette condizioni di assetto e quant'altro, riesce a essere incisivo in qualifica. Questione di feeling, dicevamo sopra. Quel feeling che in diverse occasioni ha portato, per eccesso di guida, Leclerc a commettere errori (clamoroso quello a Montecarlo dopo aver siglato la pole e che gli è costato la partecipazione al Gp) e anche Sainz non è stato da meno picchiando piuttosto duro nelle prove di Zandvoort e Monza. Andando a rileggere la classifica finale, Sainz ha totalizzato 164,5 punti, Leclerc 159. Una minima differenza, ma significativa per quelle che erano le aspettative generali.

E soprattutto, pesa quel quinto posto finale conquistato dallo spagnolo, mai così in alto nella sua carriera in F.1 iniziata nel 2015 con la Toro Rosso. E attenzione a questo dato. Nel 2020, Sainz quando era in McLaren ha terminato la stagione in sesta posizione, davanti al compagno di squadra Norris, altro pilota di grande valore, battuto anche nel 2019 che lo ha visto nuovamente sesto. Ma in quell'anno l'inglese era al debutto e aveva tutte le scusanti possibili. Nel 2018 invece, in Renault Sainz è stato preceduto dal compagno Nico Hulkenberg, ma Carlos può mettere sul piatto diversi ritiri per problemi tecnici. Nel suo primo anno di F.1 in Toro Rosso infine, debuttante come Verstappen, l'olandese ha vinto il confronto. Sainz, 140 Gran Premi disputati, ha dunque dimostrato di essere cresciuto enormemente in questi anni, soprattutto evidenziando un passo gara notevolissimo. In McLaren veniva chiamato "Smooth Operator", dalla canzone di Sade del 1984, termine che non ha una chiara traduzione secca, ma che si potrebbe riassumere in colui che la porta sempre a casa, padrone del suo mestiere. Leclerc se ne è accorto e anche Binotto Ora, con la nuova Ferrari che sarà completamente diversa dalla attuale, fondamentale sarà chi tra i due si adatterà più velocemente allo stile di guida richiesto dalla vettura. E non è detto che sarà il Predestinato. Smooth Operator guarda e osserva, poi tira le somme.

A Maranello ne prendano atto. ●

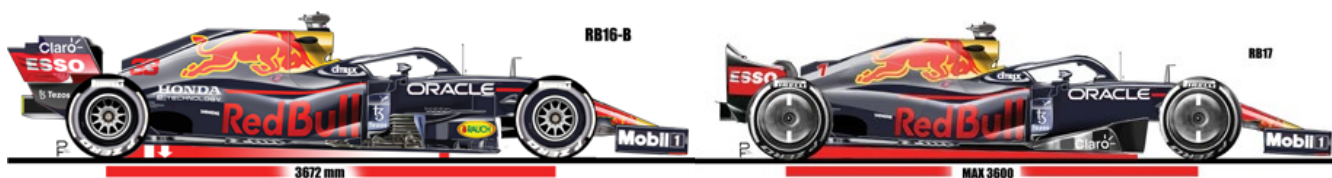
di Paolo Filisetti

Regole 2022 tutto torna in gioco

ECCO CHI TRA MERCEDES E RED BULL DEVE CAMBIARE DI PIÙ QUEST'ANNO E CHI, TRA GLI ALTRI TEAM, POTRÀ APPROFITTARNE

McL35M NEL DETTAGLIO

LA McLAREN DEL 2021 È STATA UN PROGETTO CHE HA INTEGRATO SENZA CONTRACCOLPI IL PASSAGGIO ALLA PU MERCEDES DA QUELLA RENAULT. IL SUO CONCETTO ABBRACCIAVA L'IMPOSTAZIONE DI UN ASSETTO CON RAKE ELEVATO COME LA RED BULL ED UN PASSO CHE SI PONEVA A METÀ TRA LA W12 E LA RB16B. MOLTO EFFICACE LA SOSPENSIONE POSTERIORE CON CARATTERISTICHE SIMILI A QUELLE DELLA RED BULL. LA NUOVA VETTURA POTREBBE DUNQUE COME NEL CASO DELLA RED BULL NON SCARTARE ALCUNE IMPOSTAZIONI VALIDE DI QUELLA 2021.

Che le regole tecniche 2022 costituiscano una vera e propria rivoluzione rispetto al concetto aerodinamico delle monoposto di questa stagione è fuori dubbio, al contempo è d'uopo sottolineare che il "salto nel buio" progettuale non sarà di uguale lunghezza per tutti i team. Partendo proprio dai concetti delle monoposto 2021, si può provare a valutare quanto sia profonda la differenza imposta dalle nuove regole rispetto ad esse. Può dunque avere significato questo principio ai due team che si sono contesi sino all'ultimo giro dell'ultima gara, il mondiale 2021, Red Bull e Mercedes che, soprattutto nella fase finale della stagione hanno mostrato una sostanziale equivalenza prestazionale delle rispettive monoposto, con punti di forza e debolezza quasi complementari. Vale la pena inoltre valutare o identificare se potrà esserci qualche outsider di lusso, oltre la Ferrari di cui abbiamo già parlato due numeri fa. Partendo dall'analisi delle due monoposto più competitive nel 2021, è innegabile che il concetto aerodinamico della RB16B fosse profondamente diverso da quello della W12. Abbiamo spesso ribadito sulle pagine di AS che l'impostazione della vettura del team di Milton Keynes mostrasse l'inconfondibile impronta del suo progettista, Adrian Newey, specificamente per l'assetto "rake"(picchiato), estremizzato. Grazie alla riprogettazione della scatola del cambio, spendendo i due gettoni (token) di sviluppo concessi dal regolamento, era stato possi-

CONFRONTO IN RED BULL TRA IL PASSO DELLA RB16 B E QUELLO DELLA RB17

IN EVIDENZA IL PASSO CHE SI DISCOSTERÀ POCO DA QUELLO ATTUALE. FIANCATE MOLTO STRETTE POSTERIORMENTE STRINGENDOSI ATTORNO AL CAMBIO. MUSO LUNGO E PIATTO ANTERIORMENTE. SI NOTA L'ASSENZA DEI DEVIATORI DI FLUSSO.

CONFRONTO IN MERCEDES TRA PASSO W12 E W13

IL PASSO SARÀ CIRCA 20 CM PIÙ CORTO DELL'ATTUALE. LA ZONA DAVANTI ALLE RUOTE POSTERIORI AVRÀ UN ANDAMENTO QUASI RETTILINEO, MENO A BOTTIGLIA DI COCA COLA. NELL'ILLUSTRAZIONE SI È SCELTO DI MANTENERE INVARIATA LA LIVREA PER RENDERE MAGGIORMENTE VISIBILI LE DIFFERENZE MACROSCOPICHE, NONOSTANTE SIA PRATICAMENTE CERTO IL RITORNO DELLA TRADIZIONALE LIVREA ARGENTO, ABBANDONATA NEL 2020 E 2021.

bile adottare una sospensione posteriore profondamente rivista nella sua geometria per l'ideale sfruttamento di questo assetto, particolarmente efficace ma estremamente difficile da regolare. La RB16B, grazie al ben calibrato abbassamento del retrotreno, oltre un efficace controllo dell'altezza da terra anteriore ridotta al minimo, è riuscita in molte gare a colmare il gap velocistico in rettilineo con la W12, surclassandola poi nei tratti misto veloci caratterizzati da rapidi cambi di direzione. La maneggevolezza di questa vettura ne è stata un'altra caratteristica saliente, grazie al passo più corto rispetto alla rivale W12 di circa 12 centimetri. Questi elementi, quantomeno sulla carta renderebbero meno complessa per la Red Bull l'adozione delle nuove regole. I canali venturi sul fondo oltre l'eliminazione dei deflettori davanti alle fiancate e la semplificazione dell'ala anteriore e posteriore, paiono più facilmente integrabili al concetto base attuale. Rafforza questa sensazione anche la lunghezza massima del passo imposta a 3600 mm, che di fatto si discosta da quella della RB16B di soli 7 centimetri. La già forte inclinazione del suo fondo, poi, tendeva quasi a sovrapporsi idealmente al profilo dei canali Venturi della prossima monoposto (RB17?). Insomma, se consideriamo che la Red Bull quest'anno era la monoposto che produceva il massimo carico dal fondo, con ali ridotte come sezione ed incidenza, si può dire fosse già nella direzione imposta dalle nuove regole. Per quanto riguarda la Mercedes, invece, il cambio regolamentare parrebbe decisamente più oneroso. In pratica, il concetto della W12 che altro non era se non una versione evoluta della W11 dominatrice nel 2020, era caratterizzato dallo sfruttamento di un interasse (passo) estremamente lungo con un assetto rake minimo. Ciò è stato quantomeno da inizio stagione sino alla pausa estiva, mentre il taglio diagonale sul fondo imposto dal regolamento 2021, evidenziò come la sua adozione su vetture dal rake minimo come la W12, determinasse un'evidente riduzione del carico prodotto dal fondo, e in determinate condizioni di marcia, repentina. Da Settembre, un fondo a tutti gli effetti nuovo, soprattutto nella zona dei canali che lambivano la sezione a Coca Cola posteriore e un assetto maggiormente picchiato hanno visto la W12 più aderente ai concetti della Red Bull, migliorando le performance. Ciò nonostante, in previsione 2022, è innegabile che i tecnici di Brackley abbiano dovuto di fatto scartare, anzi è più giusto dire, concludere il ciclo di vita del progetto a passo lungo adottato nelle ultime cinque stagioni e rake minimo, per abbracciare il concetto dei canali Venturi. Inoltre, la riduzione obbligatoria dell'interasse della nuova vettura dovrebbe essere di circa venti centimetri rispetto alla precedente. Ancora più evidenti paiono le differenze nella gestione dei flussi in uscita dall'ala anteriore. La W12, ancor più che la RB16B ha privilegiato un preciso sfruttamento del flusso nella zona neutra centrale, denominato vortice Y250. Le ali delle monoposto 2022 saranno caratterizzate da due semi ali separate centralmente dal musetto. Questa modifica implica una gestione completamente diversa del flusso inferiore, diretto verso i canali Venturi, per generare carico con il fondo. Ultime ma non ultime le sospensioni. Se è vero che per tutti saranno semplificate per regolamento, eliminando di fatto il terzo elemento utilizzato per la gestione delle altezze da terra, è innegabile che l'impostazione tendenzialmente più rigida originariamente seguita dalla Mercedes, paia decisamente in controtendenza con le esigenze delle vetture 2022, dove il molleggio dovrà essere garantito proprio dalle sospensioni, non potendo più essere assolto dall'elasticità del fianco degli pneumatici, caratterizzati dal profilo ribassato per l'adozione dei cerchi da diciotto pollici. In definitiva, si potrebbe dire che il foglio su cui a Brackley hanno tracciato le linee della nuova vettura, sia stato necessariamente "più bianco" di quello usato a Milton Keynes. Ciò detto, se allarghiamo lo spettro di analisi ad altri team, analizzando i progetti 2021, la McLaren parrebbe poter ricoprire degnamente il ruolo di outsider di lusso, accanto ad una Ferrari in (auspicabile) netta crescita. La MCL35M, infatti, nonostante nella parte conclusiva della passata stagione non sia riuscita a contenere le performance della Ferrari SF21, era stata a tutti gli effetti la monoposto che al di fuori delle due in corsa per il titolo, avesse meglio interpretato il regolamento e soprattutto integrato la PU Mercedes in modo indolore. Il concetto della MCL35M, si poneva a metà strada a livello di passo tra Red Bull e Mercedes, sposando però senza esitazioni il concetto di rake elevato della prima, grazie anche ad una sospensione posteriore che aveva numerosi punti di contatto con quella della RB16B. Insomma la prossima "papaya" (MCL36?) potrebbe costituire una sorpresa in termini di immediata competitività all'esordio del mondiale 2022. Vedremo...

Russell
nuova stella a 3 punte

GRANDI NOVITÀ IN CASA MERCEDES, CON L'ARRIVO DEL GIOVANE BRITANNICO, CHE SI ANNUNCIA MOLTO PIÙ INDIVIDUALISTA DI BOTTAS E CON LA POSSIBILITÀ DI CRESCERE E ANDARE FORTISSIMO...

di Alessandro Gargantini

Nuovo anno, nuova Mercedes. La ferita di Abu Dhabi non si rimarginerà mai, ha spiegato nel suo incontro di fine anno Toto Wolff, ma la squadra di Brackley ha già voltato pagina ed è quella che corre a ritmo più spedito verso il nuovo mondiale. *«Le avversità infrangono alcuni, mentre spingono altri a infrangere nuovi record»*. È questo il mantra che ora pervade la compagine diretta da Toto Wolff, che si conferma un maestro nell'orchestrare i suoi ed estrarne il massimo. Dopo aver velocemente festeggiato con l'intero gruppo nei due quartier generali dell'Oxfordshire il raggiungimento dell'ottavo titolo iridato riservato ai Costruttori, la Mercedes non si è rilassata, ma ha forzato i tempi. Due giorni prima di Natale è avvenuto il primo "fire-up" della power-unit che sarà utilizzata nella prossima stagione, mentre la settimana successiva è stata fatta circolare un'immagine civetta di quella che potrebbe assomigliare alla monoposto che vedremo in azione nel prossimo mondiale. In realtà, scopriremo la W13 solo pochi giorni prima dei preseason test previsti a Montmelò nell'ultima settimana del mese di febbraio, ma il segnale che si coglie dall'incalzante operato degli uomini della Casa di Stoccarda comunica un gran desiderio di voltare pagina e tuffarsi su nuovi obiettivi. La Mercedes c'è, vuol farsi sentire e, come al solito, vuole porsi come riferimento per tutti. La sconfitta sofferta da Hamilton a Yas Marina non è stata certamente casuale, ma è il risultato di un mondiale iniziato male e per il quale il rimedio era arrivato soltanto al fotofinish, con i rischi annessi e connessi. Ed è bastata la safety-car provocata da Latifi a sfilare dalle mani di Hamilton un mondiale che ormai il sette volte iridato già sentiva nelle sue mani. La Red Bull nel mondiale scorso ha largamente disposto della monoposto più veloce e, senza i passi falsi di Baku e Budapest, dove Verstappen si è ritirato senza avere colpe, non saremmo arrivati al primo mondiale nella storia della Formula Uno che ha proposto i primi della classe affiancati a pari punti in vista dello spareggio finale. Non era infatti mai accaduto che i primi due piloti in graduatoria si affacciassero a pari punti all'ultima corsa che, nei fatti, è valsa un mondiale.

OCCHI NEL FUTURO
Compirà 24 anni il prossimo 15 febbraio e arriva alla Mercedes dopo un intenso apprendistato alla Williams. George Russell è uno dei piloti più attesi e lanciati nel 2022 in F.1: vedremo come saprà reagire alla pressione e cogliere questa opportunità

Più incisivo di Norris nelle serie minori

Se nel 2021 la Mercedes si è fatta sorprendere ai banchi di partenza della stagione, per il nuovo mondiale vuole assolutamente scongiurare che tale rischio si ripeta. Non dimentichiamoci che alla vigilia dello scorso campionato, Hamilton non aveva nemmeno un contratto con la squadra con la quale aveva vinto sei allori. La negoziazione per il mondiale 2021 si è conclusa soltanto nel mese di febbraio, mentre all'inizio di luglio è stato siglato, memori della precedente esperienza, l'accordo che lega la Mercedes e Hamilton fino alla fine del 2023. Di fatto, il pilota inglese ha sottoscritto due contratti con sua squadra in poco più di cinque mesi. In ottica 2022, la scorsa estate la squadra inglese ha rinnovato l'accordo con il suo pilota più titolato, annunciato la separazione da Bottas e uf-

ficializzato l'arrivo di Russell. L'ingresso dell'ex pilota di Jöst Capito, di fatto, traccia una nuova era per la Mercedes che avrà nello stesso garage il pilota più vincente nella storia e l'uomo destinato a ereditarne il testimone. Hamilton avrebbe certamente preferito avere ancora al suo fianco Bottas, una certezza per Lewis, ma non c'erano più le condizioni per rinviare nuovamente l'arrivo del pilota della Williams. Wolff avrà dunque la nuova e la vecchia guardia dei piloti britannici. Tra le nuove leve inglesi, in passato Hamilton aveva mostrato una grande considerazione per Norris, mentre aveva mostrato più freddezza verso Russell. Se si considera il percorso dei due giovani talenti britannici nelle serie minori, la traiettoria del pilota di Norfolk è forse un po' più solida. Norris ha compiuto qualcosa di straordinario sconfiggendo, alla corte di Trevor Carlin, un team molto più forte e organizzato come la Prema nel 2017 in Formula 3. Arrivato l'anno successivo nella seconda serie, Russell ha letteralmente schiacciato il rivale vincendo il titolo e conquistando ben sette vittorie contro l'unica di Norris, probabilmente distratto dall'imminente approdo in McLaren. Nella massima serie Norris ha certamente avuto vita più facile di Russell, relegato alla Williams. Rispetto a Norris, Russell ha un profilo meno appariscente, ma ha probabilmente una maggior concretezza del connazionale. Ora che il nuovo arrivato a Brackley avrà tra le mani una macchina vincente il suo istinto di vincitore seriale potrebbe riaffiorare velocemente.

POCA VOGLIA DI FARE IL GREGARIO

George Russell è un ragazzo poco portato a stare nel gregge e di certo farà di tutto per spremere il massimo da questa sua chance in Mercedes, al fianco di Lewis Hamilton

Mercedes a due punte per mettere in difficoltà Verstappen

Il profilo di Russell è molto diverso da quello di Bottas. Il primo è individualista, il secondo è un uomo squadra disposto al sacrificio. L'inglese arriva a Brackley in un momento molto diverso rispetto al finlandese, che bruciò la concorrenza di Wehrlein quando ci fu la necessità di rimpiazzare Rosberg. Il tedesco e Hamilton spezzarono, con la loro rivalità interna, la squadra in due. Bottas fu scelto in un contesto nel quale si stabilirono chiare gerarchie nel team. Ma se il finlandese è arrivato in un momento in cui serviva ricucire gli strappi all'interno del team, la situazione di Russell è diversa. Hamilton è nella terza fase della sua carriera, mentre il ragazzo di King's Lynn l'uomo del futuro. È inevitabile che prima o poi debba avvenire il passaggio di testimone ed il nuovo arrivato si prenda sulle spalle la squadra. Per questo motivo, l'anno prossimo dovrà esserci un differente approccio all'interno del team diretto da Toto Wolff, che dovrà velocemente comprendere in fretta il potenziale immediato di Russell prima di impostare le proprie strategie. Quel che è certo, che Russell non arriva a Brackley con la subalternità che ha Perez alla Red Bull o ha avuto precedentemente Bottas e che, con i suoi modi sempre gentili, cercherà di non farsi mettere i piedi in testa dal team mate più ingombrante, insieme a Verstappen, che si possa avere.

Intanto Wolff pensa al dopo Hamilton

La Mercedes punta ad avere piloti iper-motivati nel nuovo mondiale e proverà a convogliarne l'energia in modo da poter aprire con un successo anche la nuova era tecnica. Certamente tra Russell e Hamilton ci potrà essere l'acrimonia creatasi tra il pilota inglese e Rosberg, considerando il diverso background.

Quel che è certo è che Russell sa ambientarsi molto velocemente e sfruttare subito ogni occasione a lui favorevole. Lo ha dimostrato in Bahrain nel 2021, quando sull'"outer-track" sostituì Hamilton dominando Bottas in gara o l'anno scorso in qualifica a Spa. Il line-up della Mercedes l'anno prossimo acquisirà certamente maggiore incisività e potrebbe mettere Verstappen in inferiorità sul campo. Se Russell ha tutte le carte in regola per diventare l'uomo del futuro della Mercedes, l'orizzonte per il sette volte iridato nella squadra di Brackley è difficile in questo momento pensare che possa andare oltre il 2023. Per il dopo Hamilton, Wolff starebbe pensando di fare un bello sgarbo alla Red Bull, mettendo sotto contratto alcuni dei suoi piloti. I nomi che circolano sono quelli di Albon, ed ora anche quello di Gasly. Entrambi hanno incontrato difficoltà nel dividere il proprio garage con Verstappen alla Red Bull e non c'è motivo di credere che una seconda esperienza al fianco del pilota di Hasselt possa essere radicalmente diversa dalla prima. Albon è molto amico di Russell, con il quale hanno condiviso un appartamento in passato. Gasly ha una vittoria all'attivo e più esperienza nella massima serie. E la sirena della Mercedes potrebbe avere per entrambi un irresistibile richiamo. ●

Dietro **Max** non c'è tanto

LA CASA CHE HA LANCIATO E SUBLIMATO VERSTAPPEN IN F.1 SEMBRA PATIRE UN PO' IL FATTO D'ESSERE ASSAI DIPENDENTE DALL'OLANDESE, PERCHÉ OLTRE A LUI IL NUOVO AVANZA A FATICA...

di **Alessandro Gargantini**

Il **neo iridato Max Verstappen** rappresenta sempre di più l'ombelico della galassia Red Bull, il punto di gravità permanente attorno al quale tutto ruota e viene plasmato. Dopo le poco fortunate scelte di mettere prima Gasly e poi Albon accanto al pilota nato ad Hasselt, con l'arrivo nella squadra di Milton Keynes di Perez la situazione è nettamente migliorata. L'equipe diretta da Christian Horner ha trovato un equilibrio nettamente migliore grazie al trentaduenne di Guadalajara, che ha mostrato di avere i nervi saldi e le idee chiare nel non farsi scombussolare i bioritmi da un ambiente incentrato su Verstappen che tende a centrifugare tutto ciò che gli sta attorno. Sin dai tempi della Formula 3 da Van Amersfoort, Max ha sempre potuto contare su di un team a

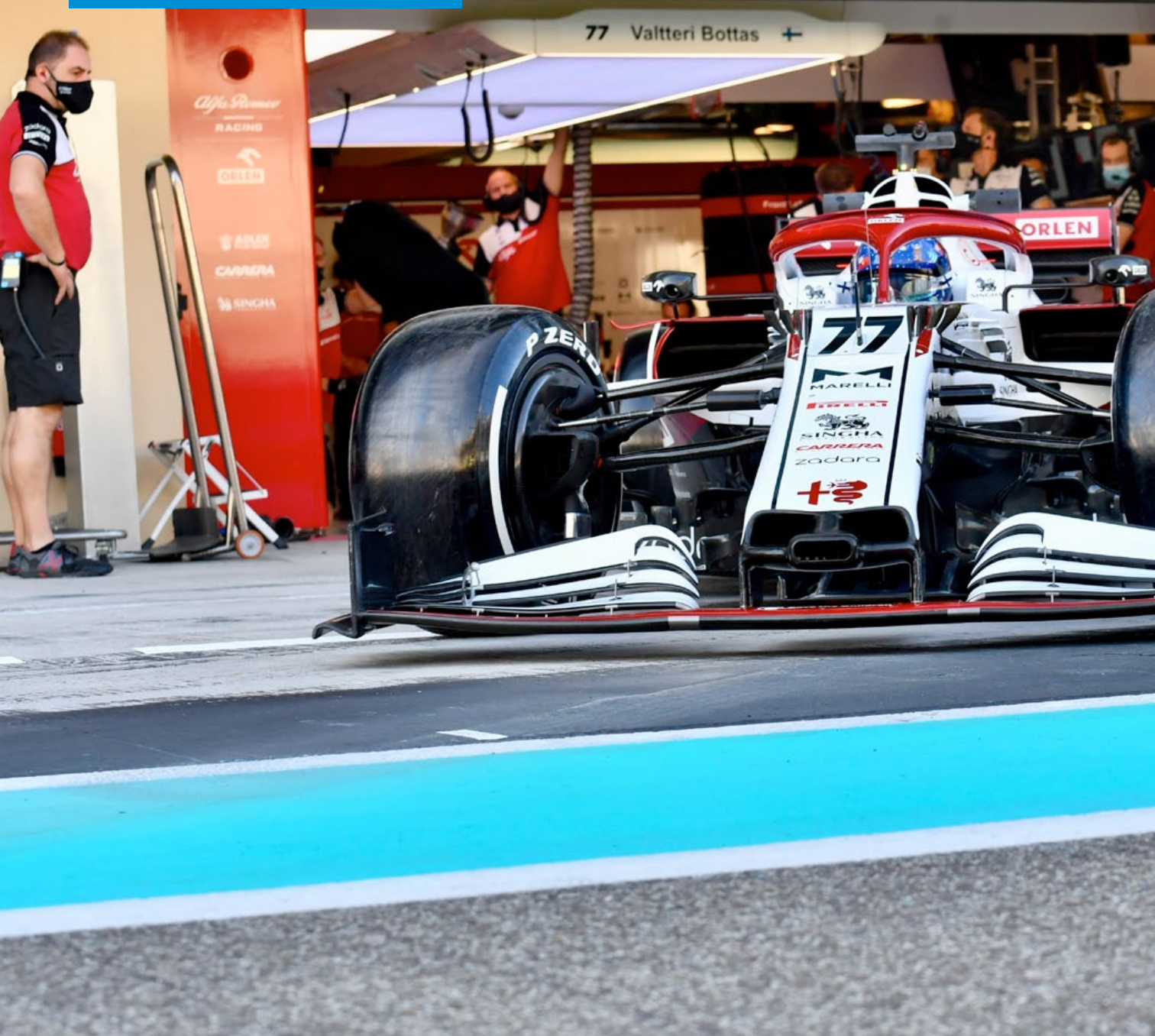
lui esclusivamente dedicato all'interno della sua squadra, dove il resto viene in secondo piano. Albon e Gasly hanno sofferto enormemente di questa situazione, Ricciardo non l'ha mai voluta accettare, mentre Perez aveva poco da perdere, si è prestato a fare il gregario e si è guadagnato saggiamente la stima dell'ambiente che gli ha dato fiducia per altri dodici mesi, il minimo indispensabile. Il contratto di Perez scadrà a fine 2022, mentre quello dell'olandese dodici mesi dopo. Anche in tema piloti, guardando al 2023, Verstappen rappresenta l'unico punto fermo attorno al quale definire il line-up di Red Bull e Alpha Tauri.

TALENT-SCOUT IN EBOLLIZIONE
Marko, uomo forte della Red Bull, e Franz Tost, Team Principal di Alpha Tauri, sorridono per il bel momento. Anche se la corsa all'allevamento dei nuovi talenti è sempre in atto e per ora in cerca di rivelazioni eclatanti

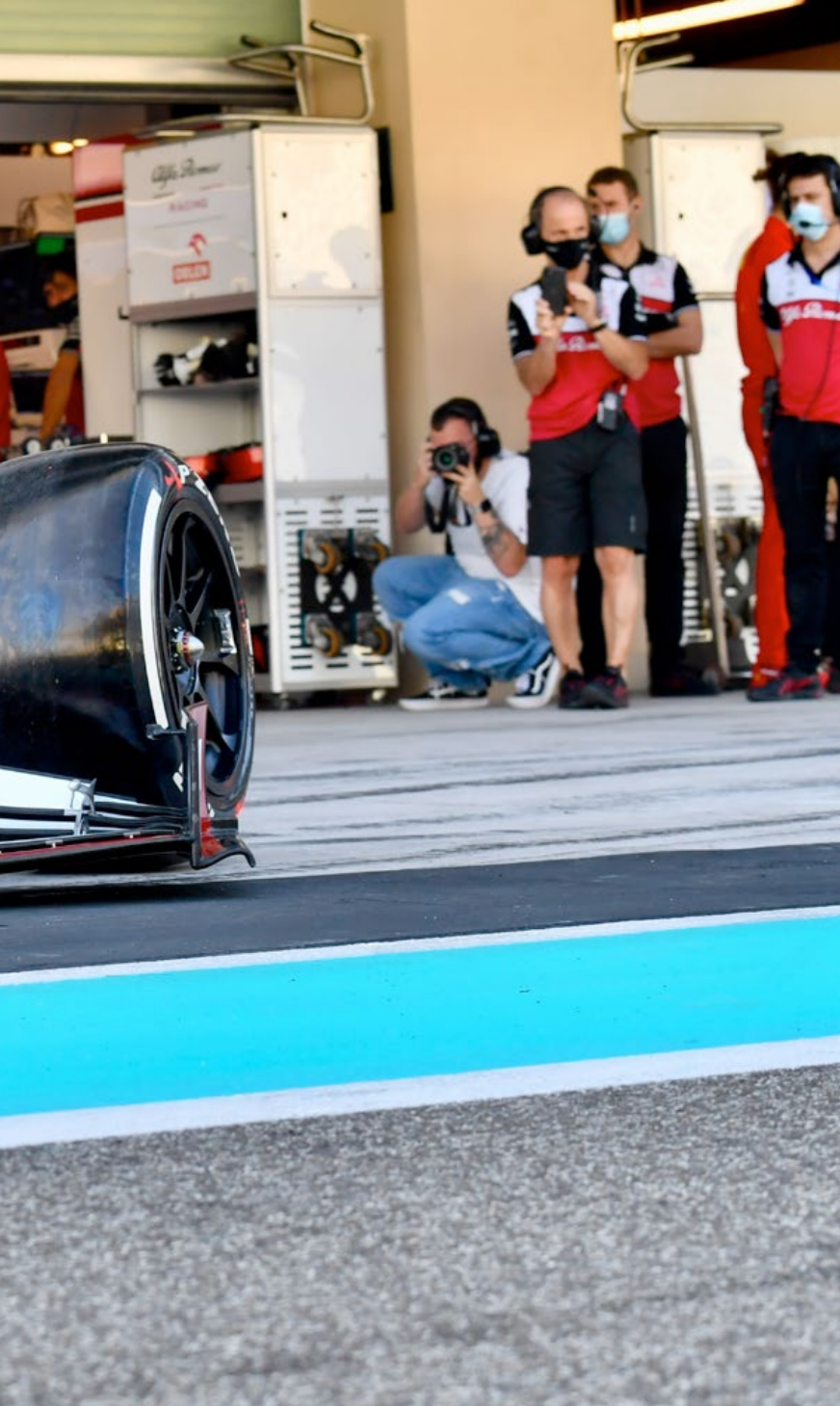
Albon, Gasly, Perez e Tsunoda in scadenza

Il rovescio della medaglia dell'arrivo in Red Bull e della conferma di Perez è che questo sancisce il parziale fallimento del vivaio della scuderia che, pur avendo investito su un numero impressionante di giovani, ha dovuto ricorrere al pilota appiedato dall'Aston Martin per far funzionare la sua prima squadra. In ottica mercato, guardando oltre la fine della stagione 2022, in casa Red Bull c'è un delicato lavoro da svolgere.
Tra i dieci piloti che andranno in scadenza di contratto, ci sono Gasly, Perez, Albon e Tsunoda, che ha però un'opzione sull'anno successivo. Helmut Marko non potrà però attendere fino al termine della stagione prima di compiere le sue mosse, visto che alcuni suoi piloti potrebbero accasarsi altrove e le scelte essere limitate. La scorsa settimana sono circolate voci di un possibile interesse della Mercedes nei confronti di Gasly per il dopo Hamilton. Russell avrebbe invece già fatto il nome di Albon, un altro pilota dell'energy drink austriaco, come team mate ideale in futuro. C'è poi da considerare che altre squadre Mercedes come ad esempio l'Aston Martin, al termine della prossima stagione potrebbero trovarsi nella necessità di cambiare un pilota (Vettel) e non è da escludere un ritorno a Silverstone di Perez. La Red Bull si trova dunque nella necessità di definire al più presto il line-up delle sue squadre in ottica 2023 perché altrimenti rischia di trovarsi col cerino in mano.

Troppe poche certezze dal vivaio

Il vivaio Red Bull è particolarmente ricco in Formula 2, ma in questo momento non si vedono nomi pronti per compiere il salto di categoria come avvenne dodici mesi fa con Tsunoda, terzo in campionato, tre volte sul gradino più alto del podio e autore di quattro pole position nell'anno del debutto.
Vips e Daruvala hanno dimostrato di essere vincenti, ma con discontinuità. Lawson l'anno scorso ha fatto meglio nel DTM che in Formula 2, mentre Hauger è la scommessa più importante per il futuro. Ma non dimentichiamoci che il norvegese ha fatto il salto di qualità nel suo secondo anno in Formula 3 e potrebbe necessitare delle stesse tempistiche per puntare al titolo della seconda serie. Marko dovrà attendere alcune corse prima di capire su quale cavallo puntare nella seconda serie, ma si trova anche con tre piloti in Formula Uno in scadenza di contratto e con il rischio di perderne almeno un paio. È dunque difficile anticipare le mosse di Marko, che in passato ha sempre avuto la capacità e l'intelligenza di abbandonare le proprie certezze e rimettere in discussione le sue scelte quando ne ha ravveduto la necessità. Lo ha fatto richiamando piloti che aveva licenziato o puntando su piloti esperti, ma distanti anni luce dalla filosofia Red Bull, come Perez. Per il manager di Graz sta dunque arrivando il momento di stupire nuovamente tutti, magari ricorrendo anche a piloti che in questo momento non hanno un volante nel mondiale e hanno ripiegato su altre categorie. ●

Bottas il nuovo capitano

NEL TEAM SVIZZERO COI COLORI ALFA ROMEO ARRIVA UN NUOVO LEADER, OVVERO VALTTERI REDUCE DAL FECONDO CICLO IN CASA MERCEDES. SCOPRIAMO CON QUALI MOTIVAZIONI, TARGET E POSSIBILITÀ

di **Alessandro Gargantini**

L'approdo di Valtteri Bottas all'Alfa Romeo Racing è senza dubbio uno degli spunti più interessanti che il mercato piloti ha fornito in vista della nuova stagione. La separazione del due volte vicecampione iridato finlandese dalla Mercedes, che ha creato le condizioni per l'arrivo di George Russell a Brackley, ha anche posto le basi, con il suo arrivo a Hinwil, per la creazione di un legame inimmaginabile solo dodici mesi fa e caratterizzato da un potenziale tutto da scoprire. L'accoppiata Bottas-Alfa Romeo sembra di quella destinata a non accontentarsi delle mezze misure. O tutto, o niente, appare il destino di un sodalizio nuovo di zecca che unisce il terzo classificato tra i Piloti al penultimo tra i Costruttori. Bottas porterà la sua mentalità vincente e le motivazioni e l'orgoglio di un uomo che per troppo tempo ha vissuto all'ombra di una prima guida. Per il finlandese vestire i colori dell'Alfa Romeo sarà probabilmente una liberazione. Bottas sarà libero di scegliere le strategie, avrà finalmente una squadra dedita a lui e vorrà mostrare tutte le sue qualità, esercizio che, in passato, spesso gli è riuscito solo quando Hamilton era fuori dai giochi. L'Alfa Romeo Racing esce invece da una stagione tribolata, vissuta tra un pilota che ha voluto andarsene e uno che, invano, ha dato tutto per restare, ma che ha avuto poca fortuna. La Casa del Biscione ha sicuramente ottenuto risultati inferiori al suo potenziale nel 2021 e, con l'arrivo di Bottas, quest'anno punta a prendere l'ascensore e scalare la classifica Costruttori.

VOGLIA DI RIVINCITA E RISCATTO
Nei colori Alfa Romeo Valtteri Bottas punta a dare segnali di consistenza al termine della sua lunga militanza nella formidabile armada della Mercedes

Una macchia l'affronto di Russell in Bahrain...

Nella sua carriera, quando ne ha avuto l'occasione, Bottas ha sempre vinto. Le uniche categorie nelle quali non si è impossessato del trono sono la Formula 3 e la Formula Uno, ma in entrambi i casi il finlandese non ha mai avuto bisogno di giustificarsi.
Nella terza serie, nell'unico anno nel quale aveva la macchina giusta per vincere, Bottas si è trovato davanti uno strepitoso Jules Bianchi, al secondo anno nella categoria, assolutamente imbattibile. Nella seria regina, sappiamo bene come sono andate le cose. Con la Mercedes costretta, in fretta e furia, a sostituire Rosberg con un pilota di valore, ma che non creasse all'inglese i mal di pancia provocati dal tedesco che lo aveva appena battuto.
A Bottas è stato offerto nel paradiso della Mercedes un posto in seconda fila, che il finlandese ha accettato e vissuto con pochi rimorsi. Qualsiasi pilota venga scelto per condividere il garage con Hamilton o Verstappen sa benissimo quale destino lo attende, e Bottas ha recitato la sua parte alla perfezione: secondo due volte nel mondiale, dieci vittorie e venti pole position all'attivo nel ruolo di scudiero di Hamilton. Bottas ha sempre fatto il suo dovere e, anche nell'ultima sua stagione con la casa di Stoccarda, ha portato punti decisivi per il raggiungimento del titolo Costruttori per la compagine diretta da Toto Wolff, ha colto il terzo posto nel mondiale e si è tolto la soddisfazione di dominare in Turchia, quando Hamilton era troppo indietro per essere soccorso. Quando non c'era Hamilton in lotta per il successo, Bottas ha sempre sferrato la sua zampata. Con un solito rimpianto, farsi sorprendere da Russell nel 2020 in Bahrain, in quello che probabilmente è stato l'episodio che ha portato la Mercedes a preferirgli a medio termine il pilota di Norfolk.

Il senso di un accordo inimmaginabile 12 mesi fa

Dopo cinque anni da seconda guida, la scorsa estate Bottas ha avuto la fortuna e la possibilità di scegliere: concludere la carriera in Williams, la squadra che lo aveva lanciato e che ha ripagato con un quarto, un quinto e un ottavo posto nel mondiale, oppure rimettersi in gioco ripartendo da zero e tagliando (quasi) tutti i legami con il passato.
All'Alfa Romeo Racing Bottas dovrà prendere le redini di una squadra che si aspetta molto da lui e fare la differenza. Questo è esattamente quello che cercava Bottas e lo ha spinto a tuffarsi anima e corpo in un'avventura che gli ha restituito in pieno il sorriso e potrà certamente fornirgli delle soddisfazioni.

Il know-how acquisito alla Mercedes, insieme alle sue doti velocissime, sono certamente una dote che hanno pochi piloti e hanno legittimato il desiderio del numero uno del team svizzero, Finn Rausing, di portare Bottas a Hinwil. Proprio nel primo fine settimana di luglio, quando Hamilton ha prolungato l'accordo con la Mercedes e la squadra di Brackley ha scelto definitivamente Russell, Bottas aveva già tra le sue mani un contratto con l'Alfa Romeo Racing che era solo da firmare.
Bottas ha fatto bene a scegliere la squadra che rappresenta la Casa di Arese, mentre la squadra motorizzata dalla power unit Ferrari potrà solo avvantaggiarsi per quanto l'esperienza di Bottas potrà garantire. Il finlandese entra indirettamente all'interno del mondo della Scuderia Ferrari, alla quali potrà fornire riscontri tecnici qualitativamente molto validi. Non dimentichiamoci che gli uomini della Mercedes hanno in passato ripetutamente lodato le qualità e la sensibilità dei piloti finlandesi, Bottas in primis, nel "sentire" la macchina e, soprattutto, nel memorizzare sistematicamente ogni minimo particolare per quel che concerne l'assetto e le regolazioni della monoposto. Alla Scuderia Ferrari, in questo momento, Leclerc e Sainz costituiscono un line-validissimo e complementare. Alle loro spalle, ci sono Giovinazzi e Schumacher, con il tedesco che gode di una limitata esperienza, se paragonato a Bottas, ed il pugliese che avrà il limite di conoscere le monoposto del 2022 soprattutto al simulatore. Ecco perché, avere nel proprio radar anche Bottas potrebbe garantire un valore aggiunto.

LO SGUARDO DI CHI CI CREDE
Nell'abitacolo della Sauber-Alfa Romeo Bottas si mostra già volitivo e determinato, finalmente promosso al rango di indiscusso capitano

Vasseur anello di congiunzione con il passato

Bottas non ha completamente rotto i ponti con il passato in quanto ritroverà il Team Principal Fred Vasseur, grande amico del suo manager Toto Wolff, che schierò Bottas nella sua ART Grand Prix in Formula 3 e GP3 Series. Certo, insieme a Giovinazzi il finlandese avrebbe composto un line-up potenzialmente da top-team, ed è questo probabilmente il principale risvolto negativo di una scelta avversa al pilota di Martina Franca.
La presenza per dodici mesi di Zhou, e l'arrivo dei fondi garantiti da un pilota che aiuta la massima serie ad allargare i propri orizzonti, potrebbe creare le condizioni per l'esordio nel mondiale di Theo Pourchaire, pupillo di Vasseur e junior della Sauber. Tornando a Bottas, il finlandese ha preferito ripartire dalla sua terza squadra del mondiale che rientrare a Grove, per voltare pagina e per mettersi alla prova in un contesto che forse gli fornisce meno garanzie, ma è sempre meglio di una minestra riscaldata nella pur ambiziosa squadra diretta da Joest Capito, che nel prossimo futuro potrebbe abbandonare la motorizzazione Mercedes.
E forse, questa, potrebbe essere un'ulteriore ragione alle spalle della decisione di Bottas di vestire i colori della Casa del Biscione che, indubbiamente, il suo grande appeal ce l'ha. ●

Academy Rossa con lezioni ruggenti

L'UNIVERSITÀ DI GUIDA DELLA FERRARI RIAPRE I BATTENTI CON UN CAMPUS DI QUATTRO GIORNI PER I SUOI RAGAZZI. E LA NOTIZIA È CHE PER LA FORMULA 3 L'UOMO DI PUNTA È ARTHUR LECLERC

di **Alessandro Gargantini**

Con la seconda decade di gennaio, in linea con la tradizione, ha riaperto i battenti dopo la pausa invernale l'Academy della Casa del Cavallino che, con la presenza di Mattia Binotto e Laurent Mekies, ha accolto i suoi junior e dato il via ai lavori di preparazione della nuova stagione. Il campus allestito per i suoi giovani dalla Scuderia Ferrari prevede quattro giornate di lavoro contraddistinte da sessioni di lavoro e prove di vario tipo, che coprono l'aspetto nutrizionale, l'ingegneria di gara, la gestione delle stress e l'aspetto regolamentare, particolarmente importante in un momento in cui entra in vigore le nuove norme tecniche della FIA. Le giornate di preparazione sono contraddistinte da test psicofisici, attività sporti-

A LEZIONE PER SFONDARE
Binotto, a sinistra e Mekies, sopra, nelle vesti di liberi docenti dell'Academy della Ferrari, con i ragazzi quanto mai attenti e pronti a migliorarsi, grati al Cavallino di una grande opportunità in carriera

ve e una giornata sui kart in cooperazione con la Tony Kart sul tracciato karting a Franciacorta.

Focus su F.3, F.Regional e F.4

La FDA ha recentemente portato in Formula Uno Mick Schumacher, prima guida nel Team Haas F.1 e terzo pilota presso la Scuderia Ferrari, e Robert Shwartzman, tester della scuderia diretta con sede a Kannapolis.
All'inglese Callum Ilott è stato concesso un anno di licenza, in quanto il driver di Cambridge è impegnato in un programma in IndyCar difficilmente conciliabile con le attività della FDA. Schumacher e Shwartzman non sono stati presenti al giorno del raduno della FDA, che quest'anno nelle serie minori si focalizzerà soprattutto su tre versanti, il FIA Formula 3 Championship, la FRECA e la Formula 4.
Non ci saranno invece portacolori del vivaio della Rossa nella seconda serie, dopo alcune stagioni di sovrabbondanza nei quali il numero dei cavallini era addirittura arrivato a ben cinque presenze come nel 2020 quando la Casa di Maranello schierò nella seconda categoria Schumacher, Ilott, Shwartzman, Armstrong e Alesi.
Le strade di Armstrong e della Scuderia Ferrari si sono separate dopo cinque intense stagioni, comunque feconde.

Occhio a Bearman in F.3 al fianco di Leclerc

Partendo dalla Formula 3, la FDA ha deciso di tenere Arthur Leclerc, alla seconda stagione nella categoria, all'interno del Team Prema, dove il monegasco avrà il supporto adeguato per andare alla caccia del titolo e prendere il testimone dalle mani dall'attuale campione Dennis Hauger, anch'egli schierato dalla scuderia diretta da René Rosin.
Nella terza serie la Casa del Cavallino farà esordire il dominatore della Formula 4 italiana Oliver Bearman, per il quale è stato deciso di accelerare i tempi a causa del grande predominio esercitato l'anno scorso nella quarta serie.
In Formula Regional la Scuderia Ferrari sarà nuovamente rappresentata da Dino Beganovic, terzo classificato nella Formula 4 italiana e protagonista di una convincente crescita nel 2021 in Formula Regional. Beganovic disputerà anche la Formula Regional Asia in programma da fine gennaio a metà febbraio.
A fare compagnia al diciassettenne svedese ci saranno anche Leclerc e, negli ultimi due appuntamenti in calendario a Dubai e Yas Marina, anche Bearman. In Formula 4 ci saranno Maya Weug, al secondo anno nella serie, James Wharton e Rafael Camara.
La sedicenne spagnola Laura Camps Torras, vincitrice della seconda edizione della seconda edizione del FIA Girls on Track, sarà impegnata sul kart e inizierà a prendere confidenza con la Formula 4, esattamente come Wharton dodici mesi fa.
Il vivaio della Rossa, diretto da Marco Matassa, conta di sette ragazzi e due ragazze. ●

Kubica in Lmp2 con Prema a Le Mans!

IL POLACCO RITORNA COL TEAM CHE LO AVEVA SVEZZATO PER PARTECIPARE AL MONDIALE DI DURATA AVENTE LA CLASSICA DELLA SARTHE COME GARA CLOU E ANCHE TERRENO DI ATTESA RIVINCITA

di Alessandro Gargantini

Dopo aver sfiorato la vittoria nella classe LMP2 a Le Mans l'anno scorso, Robert Kubica andrà nuovamente a caccia del trono di classe nella 24 della Sarthe anche quest'anno.
Il trentasettenne pilota nato a Cracovia disputerà infatti l'intero campionato WEC, che annovera la storica corsa di durata francese, con i colori del Team Prema, al debutto nella serie in collaborazione della Iron Lynx, al volante della Oreca LMP2 che condividerà con lo svizzero Louis Deletraz ed il legnanese Lorenzo Colombo. Insieme al ventiquattrenne pilota svizzero e al driver cinese Yifei Ye, con i colori della scuderia belga WRT il terzo pilota dell'Alfa Romeo Racing nel 2021 si è aggiudicato il titolo della European Le Mans Series vincendo tre delle sei corse in programma.
La scuderia di Vincent Vosse nel 2022 schiererà Valentino Rossi al volante di un'Audi R8 LMS nella Fanatec GT World Challenge Europe.

Rientro in Prema per vincere il WEC e Le Mans

Al collaudato duo quest'anno si aggiungerà il promettente pilota italiano Colombo, che nella passata stagione ha portato alla vittoria il Campos Racing in Formula 3 a Spa-Francorchamps, rifilando un secondo al giro a tutti sotto il diluvio. La squadra guidata da René Rosin si presenterà al prologo della nuova stagione di metà marzo a Sebring con tutte le carte in regola per ambire al successo all'esordio in una nuova categoria proprio come fece nella GP2 Series nel 2016 quando ottenne la prima e seconda posizione in campionato con Gasly e Giovinazzi. Kubica, che l'anno scorso ha sostituito per due volte Raikkonen su una monoposto dell'Alfa Romeo Racing raggiungendo il traguardo di novantanove Gran Premi in Formula Uno, tornerà a vestire i colori della squadra veneta dopo ben diciannove anni.
Il pilota nato a Cracovia disputò la F3 Euroseries nel 2003 con il team di Grisignano di Zocco al fianco del futuro campione Ryan Briscoe e del nipponico Yuki Hiranaka, entrambi piloti Toyota. Dopo aver saltato le prime tre prove stagionali a causa di una terribile frattura ad un braccio nei mesi invernali, quando venne sostituito da Lucas di Grassi, Kubica debuttò sul cittadino di Norimberga conquistando un'incredibile vittoria che lasciò tutti stupefatti e indusse la Mercedes a metterlo sotto contratto.
Nella stessa stagione, il polacco vinse anche i Sardinia Masters di Formula 3 sul tracciato cittadino di Cagliari con i colori del Team Prema. Kubica disputò infatti la stagione successiva con il Mucke Motorsport, squadra Mercedes, che non si rivelò competitiva e non seppe valorizzarlo. Il legame tra la casa di Stoccarda ed il polacco si sciolse, con Kubica che debuttò l'anno successivo nella World Series Renault con il Team Epsilon Euskadi e si rilanciò.

Resta terzo pilota con l'Alfa Romeo Racing

Il trentasettenne pilota polacco continuerà anche a svolgere il suo ruolo di terzo pilota all'Alfa Romeo Racing con la quale nel 2021 ha debuttato a Zandvoort dopo quasi due anni di assenza, riuscendo subito a esprimersi su buoni livelli di competitività che gli hanno consentito di battagliare con Vettel e raggiungere Latifi prima di chiudere in quindicesima posizione, risultato migliorato di un posto nel successivo Gran Premio d'Italia.
Kubica meriterebbe di raggiungere la quota centro presenze in Formula Uno e, in tempo di pandemia, l'occasione di vederlo al via di un Gran Premio non può essere scartata. Con tutto rispetto per Zhou, il prestigio di un'accoppiata Bottas – Kubica avrebbe un appeal di tutt'altro tenore. La compagnia petrolifera Orlen continuerà ad essere sponsor dell'Alfa Romeo Racing nella massima serie e così come del Team Prema al debutto nella LMP2.

UN FUTURO RICCO DI SFIDE
Il trentasettenne pilota nativo di Cracovia guarda avanti con la Prema nel Wec e pure restando terzo pilota Sauber-Alfa Romeo in F.1

Vale Rossi passa all'Audi!

L'EX RAGAZZO DI TAVULLIA SI DÀ AL GT WORLD CHALLENGE EUROPE COI COLORI DELLA CASA DI INGOLSTADT, NELLE FILE DEL TOP TEAM BELGA WRT, CHE RAPPRESENTA UNA GARANZIA

di **Dario Lucchese**

Rossi c'è, ma va alla Audi. Il nove volte campione del mondo delle due ruote ha già deciso, optando per disputare l'intera stagione del Gt World Challenge Europe con i colori della Casa di Ingolstadt ed il top team Wrt. Una notizia giunta un po' a sorpresa, almeno per i tanti che lo davano abbastanza vicino all'ambiente Ferrari. Proprio con una Ferrari, quella della VR46 gestita da Kessel Racing, avrebbe dovuto prendere parte ad inizio gennaio alla 12 Ore del Golfo di Abu Dhabi. Ma il fatto di essere venuto a contatto con un positivo al Covid-19, gli aveva poi impedito di volare negli Emirati Arabi per disputare la gara che il fratello Luca Marini e Uccio Salucci hanno concluso al terzo posto assoluto assieme a David Fumanelli. Al volante di una Audi della squadra guidata dal belga Vincent Vosse, il Dottore aveva invece svolto un test nel mese di dicembre sul circuito di Valencia. Da cosa nasce cosa e alla fine è arrivato anche l'accordo. E che accordo, visto che Valentino prenderà parte all'intero calendario delle due serie Endurance e Sprint del maggiore campionato Gt a livello continentale. Un bel colpo per la Audi ed anche per Stéphane Ratel, numero uno di Sro Motorsports, vulcanico ed instancabile organizzatore. Sulla soglia dei 43 anni, con sette titoli conquistati nella MotoGP, adesso Rossi si appresta ad affrontare una nuova sfi-

da di altissimo livello con un equipaggio Pro, essendo categorizzato Silver ed alternandosi al volante con dei piloti ufficiali ancora da definire; gente come Dries Vanthoor e Charles Weerts, per citare due possibili nomi, che di esperienza ne hanno comunque da vendere. Il team Wrt da solo in ogni caso rappresenta una garanzia; dal 2011 a oggi ha conquistato 28 titoli in totale. Cinque soltanto lo scorso anno, quando ha monopolizzato la classifica riservata alle squadre (overall inclusa) e vinto proprio con Vanthoor e Weerts l'assoluta e la Sprint. Nel programma 2022 di Valentino, ovviamente c'è anche la partecipazione alla 24 Ore di Spa che si disputerà come da tradizione

ECCO CHE TORNA IN PISTA IL NUMERO QUARANTASEI

Non più su due ruote, l'amatissimo numero 46 torna a farsi vedere sulle fiancate di un'Audi per Rossi nel Gt World Challenge Europe, nei colori del team Wrt

a fine luglio, terzo dei cinque round del campionato di durata che partirà ad aprile con la gara di Imola. Tutto nuovo o quasi, perché il Dottore porterà con sé e sulle portiere della sua R8 Lms Gt3 il numero 46 e lo farà anche sulla sua pista, a Misano, sempre a luglio scenario del penultimo round della serie Sprint. Il primo impegno invece il 7 e 8 marzo al Paul Ricard, in occasione dei test ufficiali.
«*Sono felice legarmi al team Wrt per prendere parte all'intero campionato Fanatec Gt World Challenge Europe powered by Aws. Tutti sanno che ho sempre avuto una grande passione per le macchine e che avrei voluto correre con le quattro ruote una volta che la mia carriera nella MotoGp fosse giunta al termine. Adesso sono completamente disponibile a dedicarmi ad un programma in auto di alto livello e con il giusto approccio professionale. Il team WRT combacia perfettamente con ciò che volevo e non vedo l'ora di iniziare questa nuova avventura con loro*».
Valentino Rossi è pronto a scendere in pista. Dieci appuntamenti, 15 gare in totale. La serie continentale anche quest'anno seguirà due differenti calendari, con l'Endurance che approderà nell'ordine a Imola, Paul Ricard, Spa, Hockenheim e Barcellona, mentre la Sprint farà tappa a Brands Hatch, Magny-Cours, Zandvoort, Misano e Valencia. Un campionato, quello di Sro Motorsports, in cui Valentino Rossi ha fatto già un paio di apparizioni quando si chiamava ancora Blancpain, esattamente dieci anni fa. La prima a Monza, alternandosi con l'amico Uccio al volante di una Ferrari 458 Italia Gt3. In quella occasione, pur senza avere provato in precedenza la vettura schierata dal team Kessel Racing (lo stesso con cui nel 2009 aveva preso parte alla 6 Ore di Vallelunga), alla sua prima esperienza con la pioggia, dopo avere ottenuto il decimo tempo in qualifica, era riuscito nel suo stint di guida iniziale a risalire settimo. Quindi il contatto avuto incolpevolmente con un doppiato dal suo compagno nel corso della seconda ora ed un conseguente problema allo sterzo avevano fatto definitivamente scivolare Rossi 18°.
Cinque mesi dopo ancora bene al Nürburgring: 23° su 47 vetture in qualifica, 19° in gara e nono in Pro-Am, assieme a Salucci e Andrea Ceccato. Quest'anno la mancata partecipazione alla 12 Ore del Golfo, in cui nel 2021 aveva portato al quarto posto ancora una Ferrari del team Kessel Racing, dopo avere centrato il successo di classe ed il terzo piazzamento assoluto nel 2019, sempre con Luca Marini e Salucci. E adesso per lui si volta nuovamente pagina, magari sognando anche la 24 Ore di Le Mans. ●

Lamborghini all'assalto di Daytona

LA CASA DI SANT'AGATA BOLOGNESE SI PREPARA PER UNA NUOVA AVVENTURA NELLA ICONICA 24 ORE AMERICANA. QUATTRO VETTURE AL VIA, TANTI SOGNI NEL CASSETTO

di **Dario Lucchese**

La magia di Daytona e quell'irresistibile attrazione per un marchio tutto italiano, che sul triovale della Florida vi ha scolpito a caratteri indelebili parte della sua gloria più recente. Lamborghini va all'assalto della 24 ore più famosa d'America, dopo avere dominato nella classe Gtd per tre edizioni di seguito. Dall'esordio nel 2016, che ha coinciso con il 100° anniversario della nascita di Ferruccio Lamborghini, alla prima vittoria ottenuta nel 2018 con il Grasser Racing Team da Mirko Bortolotti, Rik Breukers, Rolf Ineichen e Franck Perera, nell'anno dell'apoteosi, coronato anche dal successo conquistato nella 12 Ore di Sebring dal Paul Miller Racing con gli statunitensi Corey Lewis, Bryan Sellers e Madison Snow. A Daytona la Huracán GT3 ha trionfato anche nel 2019, in quello che è stato il debutto assoluto della versione Evo (stesso equipaggio dell'anno precedente con la variabile di Christian Engelhart che ha preso il posto di Perera), replicando anche il successo di Sebring. Dodici mesi dopo gli stessi Lewis, Sellers e Snow, capitanati da Andrea Caldarelli, sono riusciti ad assicurare alla Casa di Sant'Agata Bolognese la tripla corona a stelle e strisce in una delle edizioni più veloci della storia a causa delle pochissime neutralizzazioni. Per loro lo scorso anno è giunto dunque un terzo posto finale. Poker sfumato e tutto rimandato al 2022. Il primo appuntamento dell'Imsa Weathertech Sportscar Championship che si disputerà a fine mese, preceduto di una sola settimana dal tradizionale Roar before the Rolex 24, sarà particolarmente ricco di novità per Lamborghini, che porta in pista quattro vetture. C'è innanzi tutto un rimescolamento generale, con nuovi team pronti a lanciare il guanto di sfida. Il nome di riferimento è quello del TR3 Racing, in arrivo da una buona stagione nel Gt World Challenge America, che punta a disputare tutta la serie Michelin Endurance Cup (che include anche Sebring, la 6 Ore di Watkins Glen e la

Petit Le Mans di Road Atlanta) e a Daytona si accinge a fare il proprio esordio schierando due equipaggi. Uno di questi nella nuova classe Gtd Pro, dove si alterneranno al volante della vettura numero 63 tre piloti ufficiali: Bortolotti, Caldarelli e Mapelli (di loro l'unico a non avere ancora vinto a Daytona, pur essendoci andato vicinissimo), oltre al solito Ineichen. In 4 hanno ottenuto finora ben cinque successi nella classica Usa. La squadra di Miami guidata da Greg Romanelli, dopo l'addio del Paul Miller Racing passato alla Bmw, gode della totale fiducia da parte di Giorgio Sanna, gran capo del motorsport di Lamborghini. *«La 24 Ore di Daytona per noi ha un significato speciale. Dopo avervi ottenuto tre vittorie e 4 podi di fila, siamo ovviamente intenzionati a puntare di nuovo in alto* - dice Sanna - *Con questa edizione della gara, ha inizio una nuova partnership tra Lamborghini e TR3 Racing, un team che ha molta esperienza e di sicuro possiede tutto il potenziale per fare bene»*.

UNA GARA TUTTA TORO

Con tre vittorie e quattro podi, la 24 Ore di Daytona è sfida nella quale Lamborghini ha lasciato segni indelebili. E anche per il 2022 le aspettative sono davvero elevate

Per Bortolotti questa sarà la settima partecipazione a Daytona, in cui ha anche colto un 3° posto con la Audi nel 2020; la quinta con Lamborghini per il trentino, che tra tutti è un po' il veterano della endurance Usa. Sesta presenza invece per Caldarelli e la quinta per Mapelli, che due anni fa, con il Grt Magnus, assieme a Lally, Potter e Pumpelly, riuscì ad assicurare l'uno-due alla Casa di Sant'Agata Bolognese, dando vita nelle fasi conclusive ad un'accesa battaglia proprio con Caldarelli, conclusasi con un memorabile arrivo in parata. Seconda volta invece per l'altro italiano Giacomo Altoè (dopo il debutto del 2019 con i colori della Ebimotors), quarto dei factory driver al via, che salirà sull'altra vettura del TR3 Racing dandosi il cambio con Megrue, Segal e il vincitore dell'edizione 2014 Sweedler. Una consonante in meno, ma grande determinazione per il T3 Motorsport, équipe tedesca lo scorso anno protagonista nel Dtm e in Adac Gt Masters, al suo debutto con una terza Huracán Gt3 Evo. Presente anche una quarta vettura schierata dal Carbahn-Peregrine Racing, che ha abbandonato il programma Audi per affrontare una nuova sfida e ha confermato Jeff Westphal, Robert Megennis, Lewis e lo scozzese Sandy Mitchell, quest'ultimo inserito più recentemente nella rosa dei piloti ufficiali Lamborghini.

Toyota che trionfo!

CON LA QUARTA VITTORIA IN CARRIERA NEL GRANDE RAID PER NASSER AL-ATTIYAH REGALA ALLA CASA GIAPPONESE UNA STRAORDINARIA VITTORIA. LOEB È 2°. SUL PODIO SALE ANCHE AL RAJHI

di Matteo Novembrini

Può bastare un 19° posto per vincere? Sì, se prima hai disputato una Dakar eccezionale. Così fanno quattro per Nasser Al-Attiyah, vincitore per la quarta volta in carriera del rally raid più famoso del mondo giunto alla 44° edizione. Ringrazia la Toyota, di nuovo in vetta nel deserto dell'Arabia Saudita.

DESERTO DI GLORIA

Grande Dakar per Toyota e Al-Attyah ancora a segno nel deserto. A completare il dominio della Casa giapponese è arrivato anche il terzo posto di Al Rajhi

Una Dakar dominata

Nel corso della 12° ed ultima tappa al qatariota è stato sufficiente gestire l'enorme vantaggio accumulato nel corso di una manifestazione da parte sua dominata ma senza mai strafare. Al-Attiyah ha portato a casa solamente due prove speciali, ma è sempre stato costante e questo gli ha permesso di battere la concorrenza, a cominciare da quel Sebastien Loeb per il quale la Dakar resta, per adesso, un sogno nel cassetto. Nel 2017 il nove volte campione del mondo del WRC aveva dovuto piegarsi al connazionale Stephane Peterhansel, mentre stavolta ha dovuto applaudire la quarta affermazione di Al-Attiyah. Quest'ultimo si era già imposto nel 2011 con la Volkswagen, nel 2015 con la Mini e nel 2019 con la Toyota, la stessa casa con cui ha trionfato stavolta. Nonostante gli oltre cinque minuti e mezzo persi nell'ultima tappa, il qatariota si è issato al primo posto della classifica generale riservata alle auto con 27 minuti e 46 secondi di margine su Loeb. Terzo gradino del podio per Al Rajhi, a poco più di un'ora.

Al-Attiyah ringrazia Toyota

«Per noi si è trattata di una Dakar incredibile - ha det-

to orgoglioso Nasser - *avevamo vinto l'ultima volta nel 2019. C'erano tre squadre molto forti in grado di vincere, ma con Matthieu Baumel (il suo navigatore, ndr) e tutta la squadra abbiamo fatto un lavoro eccezionale per portare a casa questa edizione. Eravamo giunti secondi in Arabia Saudita per due anni e quindi siamo davvero molto contenti di aver raggiunto questo obiettivo. La Toyota Gazoo Racing ha fatto un grande lavoro nello spazio di un anno per progettare questa nuova vettura, non si è mai verificato un problema durante tutta la competizione e la macchina si è comportata molto bene. Sin dal primo giorno abbiamo aperto un gap che poi abbiamo potuto gestire. Ora faremo del nostro meglio anche per il campionato del mondo, per adesso siamo davvero felici ma credo che tra una settimana, o al massimo dieci giorni, ci ritroveremo già a pensare alla prossima Dakar*».

LOEB 2° ORA PENSA AL MONTECARLO
Sebastien Loeb in alto e sopra a sinistra mentre si complimenta con Al-Attyah ha chiuso al secondo posto e ora di prepara a vivere da protagonista al Montecarlo. Sopra a destra De Villiers

Tragedia finale

Purtroppo, proprio nel finale, la Dakar 2022 si è tinta di cronaca nera per la morte di Quentin Lavalée. Francese di 20 anni, Quentin era capo meccanico dell'equipaggio dedicato alla 205 Turbo 16 numero 726 del team PH Sport iscritta nella Dakar Classic e condotta in gara dai francesi Fanny Jacquot e William Alcaraz.

Purtroppo intorno alle 11.30 dell'ultima giornata, al chilometro 234 del trasferimento si è verificato un incidente tra la sua auto ed un camion che è stato per lui fatale. Salvo il passeggero Maxime Frère, scampato allo scontro.

Frère, ferito, è stato immediatamente trasportato all'ospedale della Guardia Nazionale di Jeddah, dove è arrivato cosciente e dove le sue condizioni sono state attentamente monitorate.

Gli italiani

Silvio e Tito Totani con grande soddisfazione hanno tagliato il traguardo finale di Jeddah. I due aquilani, a bordo del Nissan Patrol "T1 4 ruote motrici", si sono classificati in 60ª posizione nella classifica generale, ma come primi fra gli italiani e soprattutto primi tra le auto a ponti rigidi. Anche l'altro equipaggio italiano composto da Andrea Schiumarini e Stefano Sinibaldi, a bordo del Mitsubishi Pajero WRC + preparato da RTeam, ha tagliato con successo il traguardo finale della Dakar 2022, occupando la 71ª posizione della classifica generale. Festa grande pure per il secondo team Totani OffRoad e Motortecnica in gara, formato da Gianluca Ianni e Alberto Morganti, che alla loro prima esperienza alla Dakar sono arrivati fino in fondo, classificandosi al 39° posto della Classic, secondi tra gli italiani. ●

PROTAGONISTI SOTTO AI RIFLETTORI
Sopra gli italiani Silvio e Tito Totani che hanno chiuso al 60° posto. Sopra a destra Schiumarini-Sinibaldi giunti 71esimi. In alto Al Rajhi giunto terzo

DAKAR 2022, AUTO: LA TOP 10 FINALE
1 N.Al-Attiyah-M.Baumel (Toyota) - 38h 33'03"
2 S.Loeb-F.Lurquin (BRX) +27'46"
3 Y.Al Rajhi-M.Orr (Toyota) +1h 01'13"
4 O.Terranova-D.O.Carreras (BRX) +1h 27'23"
5 G.De Villiers-D.Murphy (Toyota) +1h 41'48"
6 J.Przygonski-T.Gottschalk (Mini) +1h 53'06"
7 M.Serradori-L.Minaudier (Century) +2h 32'05"
8 S.Halpern-B.Graue (Mini) +2h 38'26"
9 M.Ekstrom-E.Bergkvist (Audi) +2h 42'11"
10 V.Vasilyev-O.Uperenko (VRT) +3h 02'21"

Audi finale col sorriso

IL TEAM MANAGER SVEN QUANDT TRACCIA IL BILANCIO: «ALLA VIGILIA PUNTAVAMO AD AVERE ALMENO UNA MACCHINA NELLA TOP 10 E LE TRE MACCHINE ALLA FINE. MISSIONE COMPIUTA»

di **Maria Guidotti**

Al centro l'Audi Q e-tron numero 202 di Carlos Sainz e Lucas Cruz. In primo piano il capo supremo di Audi Sport Julius Seebach che fatica a nascondere l'entusiasmo per la prima vittoria di tappa nel rally più duro al mondo prima di ogni più roseo pronostico. Intorno ottanta persone vestite di grigio e nero. Sul petto i quattro anelli della Casa tedesca. Jacky Ickx come ospite d'eccezione al bivacco e infine El Matador, l'uomo del giorno. Gli applausi sono per lo spagnolo già tre volte vincitore del rally raid che ha centrato la sua vittoria di tappa numero 49 e il fido navigatore Lucas Cruz. Neanche la mascherina riesce a celare il sorriso dell'armata tedesca al bivacco di Al Qausimah al termine della terza tappa della 44esima edizione della Dakar.
Sarà questa la cartolina da appendere in ufficio a Ingolstadt per gli uomini e le donne che hanno passato un anno e mezzo a lavorare ad un progetto così innovativo, insieme alla cartolina che ritrae le tre RS Q e-tron di Carlos Sainz, Stephane Peterhansel e Mattias Ekstroem all'arrivo della 44esima Dakar venerdì scorso a Gedda.
Sven Quandt, molto più di un Team manager in questo ambizioso programma di almeno tre anni , si dice più che soddisfatto. *«I risultati sono stati superiori ad ogni aspettativa»*, racconta il tedesco, ex pilota, team manager e fondatore del team X-Raid, alla sua 30esima Dakar. *«Realisticamente alla vigilia puntavamo ad avere almeno una macchina nella top 10 e le tre vetture alla fine. Dobbiamo ricordarci che il progetto è nato solo un anno e mezzo fa, quando ho ricevuto la chiamata dell'allora amministratore delegato di Audi Sport Oliver Hofmann. Ci siamo incontrati e ho avuto solo una settimana di tempo per decidere.*

UNA BELLA FOTO RICORDO
Al debutto alla Dakar, l'Audi si è presa tutta la scena ed ha chiuso con una vettura nella top-10. Quella condotta da Mathias Ekstroem

Ho accettato perché era una sfida. Audi aveva un'idea, mentre noi avevamo i dati e l'esperienza della gara. Dopo un primo calcolo iniziale, abbiamo avuto otto settimane per fare uno studio approfondito. Il progetto vero e proprio è iniziato solo lo scorso agosto».
L'armata tedesca, grande protagonista di questa Dakar 2022 in Arabia Saudita, ha rubato tutta l'attenzione mediatica centrando l'obiettivo con lo svedese Mattias Ekstroem nono della generale e le tre vetture alla fine, con Peterhansel che ha potuto riprendere la corsa al secondo giorno grazie al nuovo regolamento del Campionato del Mondo 2R Rally Raid che ha nella Dakar la gara inaugurale della stagione 2022.
Sorprendentemente rispetto ad ogni pronostico pre gara, i due veterani e plurivincitori della Dakar Carlos Sainz e Stephane Peterhansel, hanno chiuso rispettivamente 12esimo e 59esimo. La loro gara è stata condizionata dalla prima speciale che ha visto lo spagnolo perdere due ore per un errore di navigazione e il francese fuori dalla lotta causa la rottura del triangolo delle sospensioni che gli è costata la massima penalità di tempo.
«Tre vittorie di tappa, una per pilota era già un risultato fenomenale - confessa Quandt - *Carlos* (Sainz) *ha poi raddoppiato vincendo anche la tappa 11, la più completa di questa edizione. Siamo contentissimi. La macchina è incredibile, non abbiamo avuto grandi problemi nonostante la gioventù del progetto. Adesso guardiamo avanti. Abbiamo un anno di tempo per lavorare sull'affidabilità per essere in grado di lottare dalla prima all'ultima gara per le posizioni che contano. Certo, se non ci fosse stato il problema nella prima speciale sarebbe stata un'altra gara, ma con i se e i ma non si vincono le gare».*
«È un risultato superiore ad ogni aspettativa», conferma Julius Seebach, amministratore delegato di Audi Sport. *«Audi è stato il primo marchio a vincere la 24 Ore di Le Mans con una trasmissione elettrificata e siamo fieri di inaugurare una nuova era anche sulla Dakar, banco di prova e di sviluppo della nostra tecnologia e-tron. Siamo partiti da un foglio bianco per dare forma ad un sogno».*
Di veicoli elettrici o alimentati a energia alternativa se ne erano già visti sulla Dakar negli anni in cui si correva in America del Sud, ma questa volta Audi ha lasciato tutti a bocca aperta.
L'obiettivo ambizioso e ampiamente centrato era infatti quello di essere la prima casa automobilistica a utilizzare una trasmissione elettrificata in combinazione con un convertitore di energia in grado di competere contro le vetture endotermiche.
Veri pionieri, ad Ingolstad si sono messi alla prova partendo dalla gara più massacrante al mondo: una folle corsa di 8.000 chilometri in condizioni estreme, lunga due settimane, con prove cronometrate anche di 470 km senza contare i lunghissimi trasferimenti, come il primo gennaio che prevedeva una liaison di 591 chilometri. Impossibile?
Audi è andata oltre il concetto di powertrain elettrico in senso stretto, anche perché non sarebbe stato possibile ricaricare le batterie durante le tappe. *«Al momento non è possibile coprire tappe di 800 km con una macchina interamente elettrica* - conferma Stefan Dreyer, Head of Develpment presso Audi Sport Racing - *Era chiaro sin dall'inizio, ma volevamo comunque esplorare questa direzione e sviluppare una macchina che beneficiasse dei vantaggi di una motorizzazione elettrica. Il motore DTM è collegato meccanicamente ad un generatore che produce l'energia per le batterie e da queste alle ruote. Questo ci ha permesso di usare la tecnologia che avevamo già, in particolare il power train della Formula E e il propulsore Tfsi che è parte di un convertitore di energia che carica la batteria ad alta tensione durante la guida. La sfida più grande è stata fare qualcosa di nuovo, pensando anche al futuro del motorsport, e provare che si può fare una gara di lunga distanza con una trasmissione alternativa».*
Papà di un progetto che ha visto dodici mesi di incubazione nel laboratorio di Audi Sport a Neuburg an der Donau in Germania, Dreyer si gode il successo

della seconda settimana dopo la doccia fredda della prima speciale.

Le reazioni dei piloti

Sorprendentemente nella Top 10, non ci sono i big, ma il giovane Mattias Ekstroem alla sua seconda partecipazione sul Rally Dakar. *«Essere nella Top 10 era il nostro obiettivo, ma questo risultato è arrivato in modo diverso da come ci aspettavamo: abbiamo perso molto tempo il primo giorno causa l'errore nel roadbook e i tanti imprevisti della corsa. Contento della vittoria di tappa e tanta voglia d'imparare. Mi sento ancora un rookie, soprattutto di fronte all'immensità delle dune»*, ha dichiarato lo svedese, campione Rallycross nel 2016, due volte vincitore del DTM e tre volte vincitore della Race of Champions. *«Sono molto soddisfatto»*, afferma all'arrivo Carlos Sainz, *«La prima settimana abbiamo avuto qualche problema di gioventù, ma una volta sistemato il problema delle sospensioni, nella seconda metà abbiamo avuto un passo gara per lottare sempre davanti. La vettura si è difesa bene su ogni tipo di terreno.*

Due vittorie di tappa fanno bene al morale, ma quello che conta è il passo gara e l'abbiamo conseguito». «Dobbiamo continuare a lavorare e sviluppare il "progetto". Nel mirino il peso. La macchina è già competitiva, ma occorre alleggerirla di quei 200 chili sopra il peso minimo di due tonnellate». Quanto alla guida di una vettura ibrida, Sainz confessa: *«La realtà è che mi sono trovato subito bene con questa macchina. Nelle dune è incredibile. I risultati dicono che è già competitiva. Sono contento per il team. Quattro vittorie di tappa*

VETERANI FUORI DALLA TOP-10

I veterani Sainz e Peterhansel hanno chiuso rispettivamente al 12° e 59° posto la loro prima volta al volante dell'Audi

sono una motivazione incredibile a continuare a lavorare».
«La nostra corsa è finita il primo giorno con una rottura meccanica», racconta Stephane Peterhas nel, abituato a ben altri risultati. *«Senza aver fatto neanche una gara prima della Dakar, l'affidabilità era l'incognita più grande. La svolta è arrivata con il giorno di riposo. Nella seconda settimana, infatti, abbiamo avuto qualche noia meccanica, delle forature, qualche errore di navigazione, ma è la normalità su questo tipo di gara».* Mr Dakar guarda avanti. *«Sono contento perché quando abbiamo avuto una giornata pulita* (la tappa 10) *ne abbiamo approfittato con una vittoria. La macchina è performante e incoraggiante per il futuro. Abbiamo imparato molto e torneremo il prossimo anno pronti per lottare per la vittoria».*
Il sorriso torna quando si parla del mezzo. *«È qualcosa di diverso e per certi versi divertente. Specialmente nelle dune, quando usi il motore elettrico, è un po' più facile da guidare. Puoi permetterti una guida più morbida, sembra quasi di surfare sulle onde. Questo perché il motore elettrico ti permette di non fare cambi marcia, siamo con un unico rapporto che ti permette di avere sempre una buona potenza ed una buona coppia. Di conseguenza sei semplicemente focalizzato sulla traiettoria da tenere».*
Missione compiuta dunque ma con tanti i compiti a casa da fare. L'impegno economico della Casa degli Anelli su questo programma sbalorditivo ed ha alzato l'asticella rispetto a quanto visto finora con Toyota, Prodrive e perfino Peugeot quando si correva in Sud America. Si parla infatti di un investimento di 50 milioni per il primo anno e 20 per i due anni successivi. Con il sipario che si cala sulla terza edizione della corsa in Arabia Saudita, è lo stesso Sven Quandt a stilare una pagella:
La vettura: 8.
Organizzazione del team Audi: 7.5 *«il livello è già buono ma quest'anno avevamo metà dello staff alla prima Dakar e questa è una esperienza che si guadagna solo sul campo».*
Piloti: 10.
Macchina organizzativa ASO: 7 *«Sappiamo che la gestione di una corsa di due settimane e lunga 8.000 chilometri è complicata e difficile, ma direi non più di sette. Non sarebbe onesto. Ci sono state tante cose poche chiare. Un esempio? È cambiato lo starting order durante la gara. Una cosa strana. I regolamenti non sono stati applicati in modo consistente. E poi il percorso».*
«Con il trasferimento della gara in Arabia Saudita, credo che Casterà e il suo staff stia ancora lavorando per disegnare un percorso ben bilanciato. Secondo i piloti, infatti, le ultime quattro tappe sono state belle e degne di una vera Dakar, mentre la prima settimana è stata noiosa».
E il roadbook? Non farmi parlare del roadbook, dice scherzando, ma non troppo Sven Qandt, considerato che una nota del roadbook della prima speciale è costata due ore a Sainz che si è perso come l'80% dei concorrenti. Un errore, secondo Quandt e i piloti, dovuta all'incoerenza o la mancanza di qualche informazione nella nota in questione.

2022 the new revolution

DA MONTECARLO SCATTA LA 50ESIMA STAGIONE IRIDATA, LA PRIMA DELL'ERA IBRIDA. LE RALLY 1 SI PRENDONO TUTTA LA SCENA MA FARE PRONOSTICI È MOLTO ARDUO

di Marco Giordo

TOYOTA VUOL DIFENDERE LA DOPPIETTA DEL 2021
La Yaris Rally 1 in azione durante i test pre-Montecarlo. La Toyota è reduce dalla doppietta conquistata nel 2021 nel Mondiale Costruttori e in quello Piloti con Ogier che sarà al via a Montecarlo ma non disputerà tutta la stagione

Pronti via: la 50ª stagione iridata del mondiale rally sta per partire con una nuova rivoluzione. Il 1° gennaio 2022 sono state infatti omologate le nuove vetture ibride Rally 1, un cambio davvero epocale per la specialità per via dei cambiamenti sostanziali che avranno le nuove auto da corsa. Un cambio pari solo a quello andato in onda nel 1997, quando erano state introdotte le World Rally Car. Perché con questa "new revolution" tutti ripartiranno da zero, ci sono infatti come vedremo molte incognite sulle prestazioni che offriranno i piloti al volante delle nuove Rally 1, e poi mancheranno due importanti prim'attori che hanno dominato le scene negli ultimi anni: Sébastien Ogier e Andrea Adamo. Ogier che ha vinto 8 degli ultimi 9 mondiali piloti sarà al via solo in alcune gare, lasciando via libera alla bagarre per il titolo 2022 tra i vari Evans, Neuville, Rovanpera e Tanak in una lotta apertissima. Sébastien è un grande campione, ha segnato un'epoca per come ha saputo correre nell'ultimo decennio, sfruttando al massimo tutte le sue opportunità. Diventando così campione del mondo con tre marche diverse (Volkswagen, Ford e Toyota) e vincendo il Rally di Montecarlo con cinque vetture diverse (Peugeot 207, Volkswagen Polo, Ford Fiesta, Citroën C3 e Toyota Yaris), cosa mai riuscita a nessun altro nella storia della prova monegasca. Un grande, in tutto e per tutto. Adamo invece come sappiamo ha lasciato la direzione della Hyundai Motorsport, e di sicuro si sentirà parecchio la sua mancanza, viste le forti motivazioni che dava al team che hanno poi portato a due titoli iridati costruttori per la casa coreana. Ed anche visto il suo modo di essere regista della corsa, grazie ai suoi "giochi preziosi" con le tattiche di gara, e ai continui cambi del terzo pilota a seconda del tipo di rally, riuscendo a sparigliare spesso e volentieri le carte in tavola ai suoi avversari. Un'italianità che piaceva molto, perché ricordava i tempi della Lancia, accompagnata poi al suo carattere vulcanico ed al suo modo di essere diretto e franco con tutti, anche a costo di essere polemico e poco diplomatico. Il che lo rendevano un personaggio unico e inimitabile nel circus del mondiale rally.

Un cambio epocale

Come già detto quello del 2022 sarà un cambio epocale, pari nel recente passato solo a quello del 1997, quando erano state introdotte le World Rally Car. Allora erano state Subaru e Ford a presentare le nuove Impreza ed Escort in versione Wrc, la Mitsubishi aveva invece preferito andare controcorrente e continuare con la Lancer gruppo A Evo IV. Impossibile per noi italiani dimenticare quell'esordio, visto che erano stati Piero Liatti e Fabrizia Pons ad imporsi al volante della Subaru Impreza Wrc numero 4 nella corsa del Principato, siglando così l'ultima vittoria di un equipaggio tricolore nel mondiale. Sembra ieri ma da allora nel frattempo è passato già un quarto di secolo, e in tutti questi anni a parte Gigi Galli nessun altro italiano è più salito su un podio iridato. Tornando all'attualità, come allora anche questa volta cambia tutto, gli attori principali della serie iridata avranno infatti

a loro disposizione delle vetture totalmente nuove, nel passaggio dalle Wrc Plus alle Rally 1 ibride. Addirittura la Ford ha anche cambiato tipo e segmento di vettura, passando dalla Fiesta alla Puma, mentre Toyota e Hyundai hanno confermato i loro modelli, rispettivamente la Yaris e la i20. I cambiamenti sono tantissimi, mancherà infatti su queste nuove vetture il differenziale centrale elettronico, che le rende più simili alle vecchie Wrc 2011-2016, saranno poi più pesanti di circa 100 kg per via delle due batterie elettriche inserite in macchina alle spalle di pilota e copilota. Le Rally 1 hanno il cambio manuale, meno carico aerodinamico e una sospensione più corta che da meno grip, inoltre anche l'impianto frenante e la campanatura delle ruote sono cambiati perché sono in pratica quelli delle R5. La grande scommessa però sono le batterie elettriche ed il loro utilizzo, ogni pilota infatti dovrà impiegarle nei trasferimenti in città da percorrersi obbligatoriamente in modalità elettrica, e poi dovrà essere abile a guidare la sua Rally 1 cercando di caricare il più possibile in frenata proprio le batterie, per poi utilizzare un boost di potenza in fase di ripartenza. Allo start di ogni speciale ci sarà un maggior scarico di potenza dai 5 ai 7 secondi rispetto al passato grazie alla potenza elettrica scaricata dalle batterie, a cui si accompagnerà una maggior usura delle gomme dovuta anche al maggior peso delle vetture di circa 100 kg. Insomma le variabili sono tante e fare

un pronostico oggi è praticamente impossibile visto che non si conoscono le potenzialità delle varie vetture. Il primo verdetto ce lo fornirà giovedì 20 al mattino lo shakedown di Peille, ma sarà soprattutto in tarda serata che avremo tutti le idee più chiare, dopo i 38,45 km in notturna delle prime due prove speciali di Luceram e La Bolléne Vésubie, cioè dopo l'esame del mitico Turini. Una cosa però è certa: chi sarà più veloce ad adattarsi a tutte queste novità andrà più forte degli altri. Le sorprese saranno dunque in agguato dal primo all'ultimo km, e occhio perché ci potrebbe anche essere una sorpresa Loeb che nel Principato ha già trionfato sette volte ed arriverebbe così a 80 vittorie iridate. Mai dire mai.

UNA SFIDA TUTTA DA GIOCARE

È una Hyundai senza più il suo capitano Andrea Adamo quella che va a caccia della rivincita nel 2022. La nuova era ibrida della serie iridata si presenta tutta da giocare

ISTRUZIONI PER L'USO

Le **novità** introdotte sulle **Rally 1**

Le vetture Rally1 hanno introdotto per la prima volta le trasmissioni ibride nei rally. Un motore elettrico che produce 100 kW (134,1 CV) è stato montato sul motore delle Wrc Plus turbocompresso in linea a 4 cilindri da 1.6 litri, che deve essere utilizzato per alimentare l'auto quando si viaggia nei parchi assistenza e per alcuni tratti in città durante i trasferimenti. I piloti saranno liberi di utilizzare l'e-motor per offrire potenza aggiuntiva allo start di ogni crono e poi quando gareggiano in prova speciale hanno a disposizione tre mappature diverse, in base alle quali potranno decidere come distribuire la potenza ibrida durante la prova. La FIA ha poi stabilito che le prove speciali d'ora in avanti non potranno misurare più di 25 km, per permettere alla "unit elettrica" di ricaricarsi. Il sistema ibrido e il software che ne disciplina l'utilizzo sono standardizzati per tre anni per contenere i costi, il sistema viene fornito da Compact Dynamics, una filiale del team di Formula E Audi Sport ABT. Per via delle due batterie elettriche che quando sono cariche generano il boost di potenza dell'e-motor e che sono montate alle spalle dell'equipaggio, la vettura Rally 1 è più pesante di circa 100 kg rispetto alle precedenti Wrc Plus. In ottica riduzione dei costi poi la Rally 1 non ha il differenziale centrale elettronico, è dotata di cambio manuale a 5 velocità ed infine ha l'impianto frenante e le campanature delle Rally 2 (le R5). Inoltre è stata limitata l'aerodinamica esterna rispetto alle Plus, ed anche le appendici posteriori sono state semplificate. È stata inoltre ridotta l'escursione degli ammortizzatori, semplificato il serbatoio, ed il raffreddamento liquido dei freni non è più consentito. Da segnalare poi che sarà obbligatorio utilizzare un carburante ecologico, un bio-carburante sintetico al 100% sostenibile prodotto dalla P1 Racing Fuels. Infine per rinforzare la cellula di sicurezza della vettura, è stato montato un ulteriore roll bar che passa in alto davanti ai sedili di pilota e navigatore. È stata modificata anche la posizione dei copiloti dentro l'abitacolo, che è stata ora affiancata a quella del pilota per assorbire meglio gli impatti laterali.

Sarà un Monte diverso

Rispetto agli ultimi anni ci dobbiamo aspettare un'edizione numero 90 del Rally di Montecarlo diversa rispetto al recente passato, e ciò contribuisce a rendere molto incerto anche il pronostico. La gara è composta di 4 tappe per un totale di 17 prove speciali e complessivi 296,03 km cronometrati, un chilometraggio standard stavolta, visto che la pandemia non ha causato l'introduzione del coprifuoco in Europa e quindi in Francia com'era accaduto l'anno scorso. Dopo dieci edizioni la gara monegasca ha però cambiato la sua fisionomia, riportando la sede del parco assistenza al porto di Monaco, abbandonando così sia l'Ardéche dove era stato nel 2012 e 2013 che Gap e le Hautes Alpes, che avevano ospitato la parte iniziale della prova del Principato dal 2014 in poi. Tutto ciò, insieme all'esordio assoluto delle nuove Rally 1, ha cambiato parecchio le carte in tavola, perché la gara sarà completamente stravolta rispetto agli ultimi anni. Per fare un esempio, solo la power stage è identica allo scorso anno insieme ad una parte della prova speciale di Val de Chalvagne del venerdì, tutto il resto è cambiato. È diverso, e solo i piloti con più anzianità di servizio come i due Sébastien Loeb e Ogier e Thierry Neuville conoscono in parte le altre speciali, come ad esempio quelle di Luceram e Sisteron (Thoard), per averle corse al Monte in passato oppure per averle disputate al Rally di Antibes. Le previsioni sono anche quelle di un rally con molta meno neve rispetto alle ultime edizioni, per la maggior vicinanza alla costa mediterranea delle prove speciali, in cui come già evidenziato dai gommisti, sarà il pneumatico slick soft con tutta probabilità ad essere quello più utilizzato dai top driver. Le gomme chiodate le potremmo vedere forse a Luceram giovedì sera o nelle prove al mattino di venerdì e poi sabato a Sisteron. Da considerare inoltre che nelle tappe del venerdì e del sabato non c'è assistenza a metà giornata, ma solo un cambio gomme, il che renderà ancora più incerta la gara vista l'affidabilità ancora tutta da scoprire delle nuove vetture ibride. Insomma non è facile fare un pronostico su chi sia realmente il favorito di questo Rally di Montecarlo, mai come stavolta la gara monegasca ha infatti presentato negli ultimi decenni così tante incognite tutte sommate tra loro alla sua vigilia. Ci attende dunque una vera lotteria, e solo domenica prossima scopriremo finalmente il numero della vettura vincente che uscirà dalla roulette del casinò più famoso del mondo, quello di Montecarlo.

QUATTRO PUMA AL VIA. FORD TUTTA ARTIGLI

Anche Ford punta in alto nel primo round del Mondiale 2022. Quattro le Puma Rally1 schierate da MSport per Loeb, Breen, Fourmaux e Greensmith

ALBO D'ORO RECENTE DEL RALLY DI MONTECARLO	
2000	Makinen-Mannisenmaki (Mitsubishi Lancer Evo VI)
2001	Makinen-Mannisenmaki (Mitsubishi Lancer Evo VI)
2002	Makinen-Lindstroem (Subaru Impreza Wrc)
2003	Loeb-Elena (Citroën XSara Wrc)
2004	Loeb-Elena (Citroën XSara Wrc)
2005	Loeb-Elena (Citroën XSara Wrc)
2006	Gronholm-Rautiainen (Ford Focus Wrc)
2007	Loeb-Elena (Citroën C4 Wrc)
2008	Loeb-Elena (Citroën C4 Wrc)
2009	Ogier-Ingrassia (Peugeot 207 S2000) valido per l'IRC
2010	Hirvonen-Lehtinen (Ford Fiesta S2000) valido per l'IRC
2011	Bouffier-Panseri (Peugeot 207 S2000) valido per l'IRC
2012	Loeb-Elena (Citroën Ds3 Wrc)
2013	Loeb-Elena (Citroën Ds3 Wrc)
2014	Ogier-Ingrassia (Volkswagen Polo Wrc)
2015	Ogier-Ingrassia (Volkswagen Polo Wrc)
2016	Ogier-Ingrassia (Volkswagen Polo Wrc)
2017	Ogier-Ingrassia (Ford Fiesta Wrc)
2018	Ogier-Ingrassia (Ford Fiesta Wrc)
2019	Ogier-Ingrassia (Citroën C3 Wrc)
2020	Neuville-Gilsoul (Hyundai i20 Wrc)
2021	Ogier-Ingrassia (Toyota Yaris Wrc)

GLI ORARI DEL 90° RALLY DI MONTECARLO	
Giovedì 20 gennaio	
Shakedown	Peille (2,29 km) h. 9.31
Partenza cerimoniale	h. 18.45 da Montecarlo
Prima tappa (38,45 km cronometrati)	PS 1 Lucéram-Lantosque (15,20 km) h. 20.18 PS 2 La Bolléne Vesubie-Moulinet (23,21 km) h. 21.31 Arrivo parco assistenza a Montecarlo h. 23.21
Venerdì 21 gennaio	
Seconda tappa (97.86 km cronometrati)	PS 3 Roure-Beuil 1 (18,33 km) h. 9.14 PS 4 Guillames-Péone-Valberg 1 (13,49 km) h. 10.17 PS 5 Val de Chalvagne-Entrevaux 1 (km 17,11) h. 11.35 cambio gomme a metà giornata a Puget-Théniers PS 6 Roure-Beuil 2 (18,33 km) h. 14.16 PS 7 Guillames-Péone-Valberg 2 (13,49 km) h. 15.19 PS 8 Val de Chalvagne-Entrevaux 2 (km 17,11) h. 16.37 Arrivo Parco assistenza a Montecarlo h. 18.42
Sabato 22 gennaio	
Terza tappa (92,46 km cronometrati)	PS 9 Le Fugeret-Thorame Haute (16,80 km) h. 8.17 PS 10 Saint Jeannet-Malijai 1 (17,04 km) h. 10.08 PS11 Saint Geniez- Thoard 1 (20,79 km) h. 11.16 cambio gomme a Digne les Bains PS 10 Saint Jeannet-Malijai 2 (17,04 km) h. 14.08 PS11 Saint Geniez-Thoard 2 (20,79 km) h. 15.16 Arrivo Parco assistenza a Monaco h. 19.01
Domenica 23 gennaio	
Quarta tappa (67,26 km cronometrati)	PS 14 La Penne-Collongues 1 (19,37 km) h. 8.45 PS 15 Briançonnet-Entrevaux 1 (14,26 km) h. 10.08 PS 16 La Penne-Collongues 2 (19,37 km) h. 10.53 PS 17 Briançonnet-Entrevaux 2 (14,26 km) h. 12.18
Parco chiuso Monaco Premiazione Place du Casino Monaco	h. 14.13 h. 16.00
Totale 296,03 km cronometrati	

Polvere di stelle

Il nuovo presidente della FIA Mohammed Bin Sulayem ha evidenziato di recente che tre case ufficiali impegnate nel campionato del mondo rally sono poche. Un segnale forte e chiaro per i costruttori, un invito alle altre marche a presentarsi come "new entry". In primis a quelle che in passato hanno già partecipato ufficialmente alla serie iridata, come la Renault che con l'Alpine GT e le Clio R4 e R5 ha già dimostrato la sua grande sensibilità alla specialità dei rally. E francamente sarebbe difficile pensare il contrario, visto che è guidata da un CEO notoriamente sensibile al motorsport come Luca De Meo. Altrettanto dicasi come invito per i vari marchi del gruppo Stellantis (Fiat, Lancia, Opel, Citroën e Peugeot), storicamente tra i più vincenti nella storia dei rally, così come per quelli tedeschi, tra i quali l'Audi oggi sembra interessata solo alla Dakar. Riavvolgendo il nastro, tornando indietro di 20 anni e facendo un paragone con il Montecarlo 2002, è subito evidente che il nuovo Presidente della FIA ha pienamente ragione. Allora, nella "Golden Era" dei rally, c'erano alla partenza di quella gara la bellezza di 7 case ufficiali (Peugeot, Ford, Mitsubishi, Subaru, Škoda, Hyundai e Citroën), con addirittura 28 Wrc al via, un vero e proprio record. Alla fine

Solo col **verde** si può toccare l'auto

NUOVE PRECAUZIONI PER TEAM E SPETTATORI

Con la novità delle auto ibride arrivano nuove precauzioni per gli spettatori e le squadre di sicurezza in caso di incidente, a causa della corrente elettrica ad alta tensione che le auto possono generare. Ecco perché si deve sempre cercare la luce verde ogni volta che una vettura Rally 1 è ferma prima di toccarla, perché solo questo evidenzia che l'auto è al sicuro. Di seguito ecco le principale raccomandazioni da seguire:
1. una luce rossa lampeggiante, insieme a un suono di allarme, indica invece che l'auto non è sicura. Nessuna luce significa che è potenzialmente pericolosa. Toccate l'auto quindi solo se c'è una luce verde.
2. i pannelli luminosi sono sul parabrezza e su entrambi i montanti laterali delle vetture. A seguito di un incidente, una luce verde fissa indica che l'auto è sicura e si può toccare.
3. il simbolo HY indica che si tratta di un'auto ibrida. Dal 2022 in poi tutte le auto Rally 1 sono infatti dotate di motori ibridi.
4. lo sfondo rosso dietro il numero del pilota indica che è alla guida di un veicolo ibrido. ●

a vincere quel Montecarlo fu quella vecchia volpe di Tommi Makinen navigato da Kaj Lindstroem, attuale direttore sportivo della Toyota. I due all'epoca erano al loro esordio sulla Subaru Impreza, e la loro vittoria arrivò anche grazie ad un ricorso di George Donaldson, il direttore sportivo della squadra di David Richards, che provocò una penalizzazione di due minuti per aver cambiato le gomme in un'area non consentita il sabato sera all'astro nascente Sébastien Loeb (Citroën XSara Wrc). Che così era stato retrocesso al secondo posto staccato di 1'14"1 da Makinen, con Carlos Sainz (Ford Focus Wrc) terzo a 1'15"7 seguito più staccato dal compagno di squadra Colin Mc Rae al quarto posto, con Marcus Gronholm (Peugeot 206 Wrc) quinto e Petter Solberg sulla seconda Subaru ufficiale in sesta posizione. Sei campioni del mondo ai primi sei posti, altro record di quell'indimenticabile Montecarlo, con il "world champion" allora in carica Richard Burns ottavo assoluto sull'altra Peugeot 206 ufficiale. Sicuramente sarà difficile o quasi impossibile rivedere qualcosa di simile chissà per quanto tempo nel mondiale rally, ma sicuramente è evidente quanto il mondo dei rally in questi ultimi quindici anni non sia più riuscito a coinvolgere le case costruttrici come in passato. Rispetto a tre anni fa per esempio mancano all'appello due costruttori, Citroën e Škoda, che però indirettamente continuano a supportare alcuni programmi nel Wrc 2 e Wrc 3. Tutto ciò a causa sia degli alti costi delle nuove vetture da corsa, che anche della crisi congiunturale che il mercato dell'auto ha purtroppo più volte attraversato in questi anni, colpendo di riflesso anche gli investimenti sulle competizioni. Adesso vedremo se la nuova svolta ibrida sarà sufficiente ad attirare nuovi costruttori, oppure la nuova presidenza FIA dovrà adottare col tempo nuove strategie alternative per riuscirci.

SEB VA A CACCIA DELLA NONA VITTORIA

Sulle strade di casa Ogier va a caccia della nona vittoria a Montecarlo. Sulle Yaris Rally1 oltre al campione del mondo in carica ci sono anche Evans, Rovanpera e Katsuta

IL NAVIGATORE FRANCESE CHE DEBUTTA AL FIANCO DI OGIER CI GUIDA SUL PERCORSO

Veillas svela le insidie del Monte

Benjamin Veillas, 43enne navigatore di Grasse sposato con due figli, dopo essere stato al fianco di Eric Camilli per sette stagioni dal 2015 al 2021, sarà dopo il ritiro di Julien Ingrassia il nuovo navigatore di Sébastien Ogier a partire dal prossimo 90° Rally di Montecarlo sulla Toyota Yaris Rally1 con il numero 1 sulle portiere. Ed è stato proprio Ingrassia ad affiancarlo da tempo al pilota di Gap otto volte campione del mondo, visto che Veillas l'ha sostituito spesso nelle ultime stagioni sin dal 2018 in MSport, Citroën e Toyota durante i test di preparazione delle varie prove iridate. L'intesa quindi tra Sébastien e Benjamin è già consolidata da tempo, e Veillas è veramente contento di questa sua seconda avventura iridata in un team ufficiale, visto che nel 2016 aveva già corso tutto il mondiale al fianco di Eric Camilli in MSport sulla Ford Fiesta numero 6, finendo quinto assoluto in Portogallo e sesto in Sardegna. Sarà lui a spiegarci a grandi linee il percorso di questo 90° Rally di Montecarlo, in cui sono inedite a quasi tutti i piloti e navigatori la maggior parte delle speciali. *«In effetti* – ha commentato Veillas al telefono con molta cordialità – *la gara è radicalmente cambiata rispetto alle ultime edizioni e, a parte la power stage che è praticamente identica a quella dell'anno scorso, delle altre speciali sappiamo poco. Iniziando dallo shakedown di Peille lungo poco più di 2 km, che ho percorso in trasferimento in un Rally di Antibes. Mi ricordo che era molto stretto e molto veloce con una continua serie di curve in successione tra loro. Poi ci sono delle altre speciali che conosco per averle disputate anche queste al Rally di Antibes e al Rally di Grasse come quella di Luceram, che è la prima della gara e riprende in parte quella di Loda, che abbiamo disputato anni fa nei Montecarlo validi per l'IRC nel 2010 e 2011. Anche la seconda speciale del Turini di giovedì sera non è una novità, ed in questa conformazione che è la versione lunga che parte da La Bolléne Vésubie, quando si arriva sul colle si prosegue e si scende verso Le Moulinet. Una versione più volte disputata negli anni '90, poi per l'ultima volta in questo senso l'abbiamo fatta nel 2015».*

- Continuando, cosa possiamo dire delle speciali delle tappe di venerdì e sabato?

«Non conosco le due prove speciali di Roure, cioè di La Couillole e Valberg, mentre di quella di Val de Chaivagne-Entrevaux conosco i primi 8 km che sono uguali alla versione disputata nel 2015, per poi ricongiungersi nei 9 km finali all'ultima parte della power stage. Poi sabato non ho mai fatto il crono di Le Fugeret, mentre quello di Malijai ha solo gli ultimi 4 km identici rispetto alla versione del 2020 che all'epoca erano quelli iniziali, il resto è tutto nuovo. Sempre sabato c'è un'altra delle prove che già conosciamo, quella di Thoard, che in pratica è una parte della classica prova di Sisteron nella versione che abbiamo disputato per l'ultima volta nel 2016. Conosco poi per averlo fatto al Rally di Antibes e Grasse il primo crono della tappa di domenica di La Penne, che finisce verso Saint Auban».

- Quale sarà la tappa più difficile?

«Sicuramente quella di giovedì sera che è corta, complicata e molto insidiosa. Corriamo di notte e poi andiamo in altitudine, la prima speciale di Loda è inoltre molto stretta e dopo il Col di Saint Roc potrebbe esserci la strada bagnata o innevata, perché nella discesa finale sui ponti sarà facile trovare la neve ed il verglas. Poi andremo sul Turini dove come minimo troveremo come da tradizione un po' di ghiaccio e magari anche della neve».

- Le altre insidie poi dove saranno?

«Sicuramente al mattino di sabato quando la prima speciale partirà dalla stazione di sci di Le Fugeret, una zona che conosco bene visto che da bambino ho abitato da quelle parti e so bene che lì potremmo trovare della neve. Così come potrebbero esserci neve e ghiaccio a Thoard, cioè nel crono di Sisteron, che è sempre ricco di insidie e sorprese. Occhio però anche al venerdì, non sarà anche quella una tappa facile perché a La Couillole saliremo a 1.700 metri e nel crono di Valberg arriveremo vicino ad un'altra stazione di sci, quindi anche in quel caso neve e ghiaccio sono in agguato. Infine i primi 4 km della power stage sono generalmente innevati o ghiacciati, il meteo quindi potrebbe risultare decisivo».

- Come hai impostato il tuo lavoro di navigatore viste le tante novità della gara?

«Da un mese e mezzo ho iniziato a lavorare grazie alle info fornitemi dai team e ai video delle speciali forniti dagli organizzatori. In pratica ho cominciato subito dopo Monza, dove avevo fatto il ricognitore di Ogier ed Ingrassia insieme a Simon Jean Joseph, che ci seguirà come sempre anche a Montecarlo affiancato dall'ex copilota di Pierre Louis Loubet, Vincent Landais».

- E per terminare, della tanto criticata nuova posizione del navigatore in macchina cosa ci dici?

«Ero curioso anch'io di provarla, poi quando abbiamo iniziato i test con Séb mi sono reso conto che non era così catastrofica. Certo è meno comoda di prima, ma se si potesse abbassare il nostro sedile di qualche centimetro sarebbe del tutto ok». ●

LOEB CI RIPROVA Con sette vittorie Loeb è uno dei grandi interpreti del Montecarlo. Il 9 volte campione del mondo ci riprova quest'anno al debutto con la Ford Puma

Mondiale 2022 sfida su tredici round

TORNA IL RALLY DELLA NUOVA ZELANDA, SCOMPARE L'AMERICA

La FIA ha reso noto ad ottobre il calendario del mondiale rally 2022, che sarà composto da 13 gare ma non ha ancora ufficializzato, come pare certo, che ad agosto la nona prova verrà disputata sugli asfalti dell'Irlanda del Nord. Quest'anno la new entry del nuovo calendario è la Nuova Zelanda, che allo sprint ha battuto il Messico, che ad ottobre in Finlandia aveva trattato a lungo con la Wrc Promoter per un immediato ritorno iridato. Quello della gara "kiwi" è un gradito ritorno dopo ben 10 anni di assenza dal mondiale, accompagnato da quello dopo un anno della Svezia. Da segnalare poi ancora l'assenza delle prove in America, sono infatti rimasti fuori il Messico e anche l'Argentina (che punta a tornare nel 2023), oltre che il Cile. Ci sarà invece la conferma del Safari, e poi quella di Spagna, Croazia, Grecia ed Estonia. Da evidenziare la presenza di quattro gare su asfalto, vale a dire Croazia, Irlanda del Nord (?), Spagna e Giappone, mentre non sono state ancora rese note le gare che saranno riserva, come erano state lo scorso anno l'Acropolis e Monza, poi disputate in sostituzione di Cile e Giappone. In totale il calendario 2022, il secondo post diffusione nel mondo della pandemia Covid-19, presenta dieci prove in Europa (Montecarlo, Svezia, Croazia, Portogallo, Italia, Estonia, Finlandia, Irlanda del Nord (?), Grecia e Spagna), una in Oceania (Nuova Zelanda), una in Asia (Giappone) e una in Africa (Safari), con l'Italia che ha conservato la sua data abituale, il Rally Italia Sardegna si disputerà infatti dal 2 al 5 giugno con parco assistenza che ritorna di nuovo ad Alghero. C'è infine da segnalare che anche quest'anno saranno 6 gli appuntamenti concomitanti tra le prove iridate ed il mondiale di F.1 (Croazia con il Gp di Imola, Portogallo con il Gp di Spagna, Grecia con Gp d'Italia a Monza, Nuova Zelanda con Gp di Singapore, Catalunya con Gp USA ad Austin, Giappone con Gp del Brasile).

Ecco il calendario del campionato del mondo rally 2022:

- **Montecarlo** 20-23 gennaio
- **Svezia** 24-27 febbraio *
- **Croazia** 21-24 aprile *
- **Portogallo** 19-22 maggio *
- **Italia Sardegna** 2-5 giugno
- **Kenya** 23-26 giugno
- **Estonia** 14-17 luglio *
- **Finlandia** 4-7 agosto
- **TBC** (al 99% Irlanda del Nord) 18-21 agosto
- **Grecia** 8-11 settembre *
- **Nuova Zelanda** 29 settembre - 2 ottobre
- **Catalunya** 20-23 ottobre
- **Giappone** 10-13 novembre

* gare valide per il Mondiale Junior

I PRINCIPALI ISCRITTI FORNITO DALLA FIA

	RALLY1		
1	Sébastien OGIER / Benjamin VEILLAS	TOYOTA YARIS	Rally1
33	Elfyn EVANS / Scott MARTIN	TOYOTA YARIS	Rally1
69	Kalle ROVANPERÄ / Jonne HALTTUNEN	TOYOTA YARIS	Rally1
18	Takamoto KATSUTA / Aaron JOHNSTON	TOYOTA YARIS	Rally1
2	Oliver SOLBERG / Elliott EDMONDSON	HYUNDAI i20	Rally1
8	Ott TANAK / Martin JARVEÖJA	HYUNDAI i20	Rally1
11	Thierry NEUVILLE / Martijn WYDAEGHE	HYUNDAI i20	Rally1
16	Adrien FOURMAUX – Alexandre CORIA	FORD PUMA HYBRID	Rally1
19	Sébastien LOEB / Isabelle GALMICHE	FORD PUMA HYBRID	Rally1
42	Craig BREEN – Paul NAGLE	FORD PUMA HYBRID	Rally1
44	Gus GREENSMITH / Jonas ANDERSSON	FORD PUMA HYBRID	Rally1
	WRC2 T		
20	Andreas MIKKELSEN / Eriksen TORSTEIN	ŠKODA FABIA	Rally2
21	Marco BULACIA / Marcelo DER OHANNESIAN	ŠKODA FABIA	Rally2
24	Eric CAMILLI / Bastien ROCHE	CITROËN C3 Rally2	SAINTELOC JUNIOR TEAM
26	Aaron JOHNSTON / KIHURANI Alex	CITROËN C3 Rally2	SAINTELOC JUNIOR TEAM
	WRC2		
22	Nicolay GRYAZIN / Konstantin ALEKSANDROV	ŠKODA FABIA	Rally2
23	Johan ROSSEL / Valentin SARREAUD	CITROËN C3	Rally2
25	Chris INGRAM / Ross WHITTOCK	ŠKODA FABIA	Rally2
30	Freddy LOIX / Pieter TSJOEN	ŠKODA FABIA	Rally2
	WRC3		
41	Sami PAJARI / Enni MÄLKÖNEN	FORD FIESTA	Rally3
45	Jan CERNY / Terezinska CERNOHORSKY	FORD FIESTA	Rally3
	RGT		
47	François DELECOUR / Jean Rodolf GUIGONNET	ALPINE A110	RGT
48	Raphaël ASTIER / Frédéric VAUCLARE	ALPINE A110	RGT
	GLI ITALIANI		
34	Mauro MIELE / Luca BELTRAME	ŠKODA FABIA	RALLY2 (WRC2)
38	Maurizio MORATO / Enrico GALLINARO	ŠKODA FABIA	RALLY2 (WRC2)
39	Carlo COVI / Michela LORIGIOLA	ŠKODA FABIA	RALLY2 (WRC2)
40	Fabrizio ARENGI / Massimiliano BOSI	ŠKODA FABIA	RALLY2 (WRC2)
43	Enrico BRAZZOLI / Manuel FENOLI	FORD FIESTA	RALLY3 (WRC3)
51	Alberto SASSI / Gabriele ROMEI	ABARTH 124	RALLY (RGT)
52	Roberto GOBBIN / Fabio GRIMALDI	ABARTH 124	RALLY (RGT)
57	Elwis CHENTRE / Massimiliano BAY	ŠKODA FABIA	Rally2
58	Matteo GAMBA / Nicolò GONELLA	ŠKODA FABIA	Rally2
62	Alessandro GINO / Daniele MICHI	HYUNDAI i20	Rally2
75	Roberto DAPRA' / Luca GUGLIELMETTI	FORD FIESTA	Rally4

PER LA PRIMA SFIDA IRIDATA

75 piloti al via

Come da tradizione la stagione iridata comincerà con il Rally di Montecarlo, la classicissima d'apertura, che stavolta si svolge tutta nei dipartimenti intorno al Principato. L'ACM, l'Automobil Club Monaco, ha elaborato alla fine un percorso che prevede il ritorno del service park nel porto di Monaco, dove i 75 equipaggi iscritti quest'anno alla 90ª edizione della gara monegasca posizioneranno le loro assistenze. Da segnalare che il numero degli iscritti è calato, erano stati infatti 84 l'anno scorso, poi 88 nel 2020 e ancora 84 nel 2019. Tra loro ben 11 figurano alla guida delle nuove vetture ibride Rally 1, sono poi 6 piloti iscritti al campionato satellite Wrc 2 Team, 14 al Wrc 2, 3 al Wrc 3, campionato a cui partecipano le nuove vetture Rc3, ed infine 8 tra le RGT. Passando ad un esame più dettagliato dei concorrenti, la lista ufficiale degli iscritti è capeggiata dalla Toyota Yaris Rally 1 numero 1 dell'8 volte "world champion" Sébastien Ogier, che sarà affiancato dai compagni di squadra Elfyn Evans, Kalle Rovanpera e Takamoto Katsuta. Saranno 3 invece le Hyundai i20 Rally 1 in gara affidate ai piloti ufficiali della casa coreana Thierry Neuville, Ott Tanak ed Oliver Solberg. Infine saranno ben 4 le Ford Puma Rally 1 schierate dalla MSport con al volante il neo acquisto Craig Breen, Gus Greensmith, Adrien Fourmaux e l'altro nuovo arrivato a Cockermouth, il 9 volte campione del mondo Sébastien Loeb. Tra gli iscritti al Wrc 2 Team spiccano le presenze del campione in carica Andreas Mikkelsen e di Marco Bulacia sulle Škoda Fabia Rally2 Evo della Toksport, di Erik Camilli e Sean Johnston (Citroën C3 Rally2 di PH Sport), mentre tra quelli iscritti al Wrc 2 c'è da segnalare la presenza del campione in carica Wrc 3 Yohan Rossel (Citroën C3 Rally2), e di Nikolay Gryazin, Chris Ingram e Freddy Loix tutti e tre al volante di una Škoda Fabia Rally2 Evo. Tra le Wrc 3 sarà una sfida a tre fra le Ford Fiesta Rally3 del campione in carica Junior Sami Pajari, del nostro Enrico Brazzoli e di Jan Cerny, mentre in classe RGT da evidenziare la partecipazione dell'inossidabile François Delecour e di Raphael Astier sull'Alpine A110 ed in classe RC2 quella di un altro pilota francese, Stéphane Léfébvre su Citroën C3 Rally2.

GLI ITALIANI. Sono 11 gli equipaggi italiani iscritti alla prova monegasca, di cui 4 in gara nel Wrc 2, vale a dire Miele-Beltrame, Morato-Gallinaro, Covi-Lorigiola e Arengi-Bosi (tutti su Škoda Fabia Rally2 Evo) ed uno nel Wrc 3 cioè Brazzoli-Fenoli (Ford Fiesta Rally3). Tra le RGT saranno poi della partita Sassi-Romei e Gobbin-Grimaldi (entrambi su Abarth 124 Rally), mentre in classe RC2 sono iscritti Elwis Chentre (al suo primo Montecarlo) e Matteo Gamba su Škoda Fabia Rally2, e poi Alessandro Gino (Hyundai i20 Rally2). In gara anche Daprà-Guglielmetti (Ford Fiesta Rally4). Il 42enne Matteo Gamba con al suo fianco Nicolò Gonella è il pilota più atteso tra gli italiani, visti i suoi precedenti molto positivi nella prova monegasca. Tre anni fa infatti il driver bergamasco navigato da Nicola Arena aveva chiuso 17° assoluto su Ford Fiesta R5, mentre nel 2014 aveva addirittura concluso nella "top ten" sempre affiancato da Arena, terminando 9° assoluto al volante di una Peugeot 207 Super 2000 di Balbosca. Riflettori puntati anche sul 39enne Alessandro Gino, al suo terzo Montecarlo (stavolta con Daniele Michi come copilota) dopo aver concluso con un brillante 21° posto nel 2019 e in 22ª posizione nel 2020, navigato da Danilo Fappani su Škoda Fabia R5.

Neuville tutta questione di **ritmo**

IL BELGA DELLA HYUNDAI TRA I FAVORITI NELLA CORSA AL TITOLO SPIEGA: «*STAVOLTA COL DEBUTTO DELLE RALLY 1 L'OBIETTIVO DIVENTA GESTIRE LA GARA, SONO ANCORA TROPPE LE INCOGNITE*»

Inutile negare che Thierry Neuville è uno dei principali favoriti nella corsa al titolo iridato piloti. Stavolta il suo spauracchio Ogier non ci sarà più e finalmente per il 33enne driver belga della Hyundai potrebbe arrivare l'annata giusta. L'abbiamo sentito per capire come affronterà questa stagione 2022, la prima dell'era ibrida nella storia della serie iridata.

«Dopo Monza abbiamo fatto molti test con la nuova vettura – ha commentato al telefono da Alzenau -, *poi mi sono riposato con la famiglia facendo un po' di vacanza tra Natale e Capodanno, prima di tornare subito qui in sede ad inizio anno e stare con il team in vista dell'imminente stagione che sta per partire».*

- Cosa puoi dirci della nuova vettura dopo i test?

«Abbiamo girato parecchio anche se non per tutto il tempo che avremo voluto, avevamo infatti dei giorni limitati e stabiliti, cercando di trovare il giusto set up nelle varie condizioni di fondo».

- Quanto cambia il feeling, il grip nella guida di una vettura Rally 1?

ALLA SCOPERTA DI UN MONDO NUOVO
A segno nell'edizione 2020, Neuville si prepara a vivere un Montecarlo tutto da scoprire con la nuova Hyundai Rally1 con la quale ha effettuato lunghi test ma non ancora sufficienti per capire fino in fondo dov'è posizionata l'asticella delle prestazioni

«Sicuramente cambia anche se alla fine si è sempre alla guida di una vettura da corsa e un pilota si adatta abbastanza velocemente. Ovviamente ci sono sempre delle sorprese, perché stiamo passando da delle macchine ipersviluppate come le Plus portate in gara sino a Monza l'anno scorso, a delle vetture poco sviluppate ma che hanno sempre molta potenza. È chiaro che bisognerà ancora fare e lavorare molto in ottica di sviluppo, per migliorarne sempre di più il set up».

- Ci dobbiamo aspettare dei cambiamenti in gara, delle sorprese?

«Sicuramente sì, soprattutto nella gestione della corsa credo che per arrivare alla fine bisognerà essere furbi, sapersi gestire bene e preservare la vettura visto che è nuova e non ne conosciamo ancora i limiti nelle varie condizioni. Avremo tutti indistintamente per questo delle sorprese, degli alti e dei bassi».

- Di questo Montecarlo così tanto cambiato quest'anno cosa puoi dirci?

«Conosciamo molte speciali per averle già disputate in passato come le prime due di Luceram e del Turini, altre le ho fatte al Rally di Antibes o in trasferimento in altre edizioni della gara. In sostanza di completamente sconosciute ce ne sono un paio, sulle altre ci siamo transitati anche se parecchio tempo fa. Alla fine ripassandoci ci ricorderemo tante cose, la filosofia resta sempre la stessa, e poi in gara sarà sempre Bruno Thiry il mio ricognitore ad aiutarmi nella scelta dei pneumatici».

> **RISPETTIAMO TUTTI LA SCELTA DI ADAMO E GLI AUGURIAMO IL MEGLIO POSSIBILE, MA ANDIAMO AVANTI. NEL FRATTEMPO TUTTO CONTINUA A FUNZIONARE AL MEGLIO**
> THIERRY NEUVILLE

- Qual è la tappa a tuo avviso più difficile della corsa?

«Sicuramente il venerdì in cui ci sono due nuove speciali come Valberg e Roure perché si salirà e anche molto in altitudine. Ma obbiettivamente con queste nuove vetture senza esperienza alla fine sarà difficile ogni giornata di gara».

- L'addio di Ogier cambia le carte in tavola nella corsa al titolo piloti?

«No, non cambia niente. Ci sarà sempre tanta bagarre, ci penseranno Tanak, Evans o Rovanpera a complicarmi la vita, così come lo faranno Ogier e Loeb in alcune gare ed anche Lappi quando sarà della partita».

- Insomma non si annovera tra i tre quattro favoriti per il titolo?

«Francamente credo che quest'inizio di stagione sarà molto difficile per tutti, perché obbiettivamente nessuno di noi conosce quale sarà il suo vero potenziale in gara».

- Quanto vi mancherà Andrea Adamo e la pressione positiva che dava al team?

«Rispettiamo tutti la sua scelta e gli auguriamo il meglio possibile, ma andiamo tutti avanti. Arriverà magari qualcun altro, nel frattempo tutto continua a funzionare al meglio».

- Ti aspetti che come in passato qualcuno giovedì sera partirà all'attacco?

«Francamente credo che se qualcuno lo farà non terminerà la gara senza problemi. Bisognerà stavolta soprattutto trovare un buon ritmo e gestire al meglio la corsa, sono ancora troppe le incognite che abbiamo».

- Sarà quindi ancor più fondamentale la tattica di gara?

«Forse sì. Di sicuro non conosciamo bene le Rally 1 e nelle prime gare dobbiamo imparare a conoscerle meglio, svilupparle e a farle andare il più veloce possibile rispettandone la meccanica». ●

Breen l'outsider

L'IRLANDESE AL DEBUTTO SULLA PUMA: *«HO FATTO MOLTI KM DI TEST, SONO PRONTO. QUESTO PER ME È DAVVERO UN SOGNO CHE SI È FINALMENTE AVVERATO»*

Sigmund Freud diceva che "gli irlandesi sono l'unico popolo impenetrabile alla psicanalisi". Se vogliamo è un bel complimento, perché è sintomo di un popolo strutturato che come sappiamo non molla mai. Quest'anno un pilota irlandese sarà un grande protagonista della kermesse iridata, Craig Breen è infatti diventato la prima guida di Ford MSport nel mondiale. Craig compirà 32 anni il 2 febbraio ed è un ragazzo acqua e sapone, dal grande cuore, che non nasconde mai le sue emozioni. Nelle ultime stagioni si è messo in evidenza in Hyundai sfiorando la vittoria più volte, ma soprattutto Breen è passato alla storia per il suo clamoroso trionfo del 2011 quando si aggiudicò il titolo Wrc Academy a Built Welsh in Galles, dopo aver battuto l'éstone Kaur al fotofinish vincendo ben 18 prove speciali di fila tra il tripudio dei suoi tifosi. E poi per il suo pianto a dirotto in diretta tv all'arrivo della power stage nel 2016 in Finlandia, quando colse il suo primo podio mondiale. Breen è spesso e volentieri in Italia, sta insieme da alcuni anni alla nostra Tamara Molinaro, e parla un italiano fluido senza quel classico accento che ha chi parla inglese, forse perché è di madrelingua gaelica. E così in perfetto italiano risponde al telefono senza esitazioni alle nostre domande dalla natìa Irlanda.

- Come ti stai preparando a questa tua prima stagione completa da pilota ufficiale?

«Finalmente questa chiamata è arrivata – ha commentato Craig Breen – *e non vedo l'ora di affrontare la mia prima gara al volante della Ford Puma. Ho fatto molti km di test e mi sono preparato al meglio, questo per me era un sogno che finalmente si è avverato».*

- Quanti km di test hai fatto sulla Puma?

«Tra i quattrocento e i cinquecento su asfalto, terra e neve. Ho fatto un giorno sulla neve in Lapponia, nelle prove pre Montecarlo invece il fondo era asciutto».

- Cambia tanto la guida della vettura?

«C'è tanta differenza adesso rispetto alle Plus. In primis nell'aerodinamica che non è più la stessa, poi per l'assenza del differenziale centrale e poi c'è la gestione dell'ibrido che ti fa cambiare lo stile di guida. Devi infatti sempre pensare a caricare le batterie in fase di frenata, e devi frenare a fondo per generare poi del boost».

BREEN CON MSPORT PER RILANCIARSI

Quella di Breen a Montecrlo è stata una vigilia tormentata da un'uscita di strada durante i test. Con l'approdo in MSport per Craig inizia un'avventura carica di significato ed emozioni

- È vero che le Rally 1 ibride vanno guidate in modo più aggressivo?

«Sinceramente non lo so, ne capiremo di più giovedì alla fine della prima speciale al controllo stop. Quando c'è il boost ci sono circa 100 cavalli in più, e quindi nella guida devi pensare a come e dove utilizzarlo. Lì capiremo tante cose e chi l'avrà fatto meglio».

- Vista la riduzione delle pendici aerodinamiche queste vetture assomigliano alle vecchie Wrc 2011-2016, cioè alla Polo e alla Ds3?

«Sì abbastanza, ma se proprio devo fare una mia riflessione direi che sono a metà strada tra le R5 e le Wrc Plus, una via di mezzo».

- Che sensazioni hai provato alla guida della Puma Rally 1?

«Sono contento della vettura, la sensazione è stata subito buona sin dai primi km e la vettura è man mano migliorata soprattutto negli ultimi test. Sicuramente a Montecarlo saremo ad un livello alto, dove dobbiamo essere».

- Avete fatto una simulazione di gara?

«No, non abbiamo fatto come la Hyundai, ma comunque abbiamo affinato l'affidabilità della macchina nei test e provato i trasferimenti in modalità elettrica per monitorare che la vettura fosse ok».

- Dal punto di vista pratico quello in MSport per te è un ritorno a casa?

«Sì, MSport è come una seconda casa per me. Sono cresciuto con loro, praticamente la mia storia è partita con loro e mio papà (l'ex campione irlandese Ray Breen ndr) *correva in Irlanda con loro sulla Focus Wrc sino a quindici anni fa. Abbiamo sempre avuto un buon rapporto, sono contentissimo di fare questo campionato completo con il loro team, è proprio bello essere tornati insieme».*

> IL MIO OBBIETTIVO DI SICURO È ALTO, MI PIACEREBBE VINCERE QUALCHE RALLY, MA SARÀ DIFFICILE ENTRARE NELLA LOTTA PER VINCERE IL CAMPIONATO, NEL 2023 INVECE OVVIAMENTE L'OBIETTIVO SARÀ QUELLO DI PUNTARE AL TITOLO, STATENE CERTI
>
> CRAIG BREEN

- In MSport sono ora tutti nuovi per te, ingegneri, meccanici ecc?

«Sì è così, con il passare degli anni le persone ora sono diverse. Fortunatamente avrò un ingegnere irlandese, Jimmy Mc Evans, sarà così più facile lavorare tra noi».

- Questo Montecarlo ha un percorso quasi completamente cambiato, cosa conosci di questa 90ª edizione?

«Delle nuove prove praticamente nessuna, la prima speciale di giovedì sera di Luceram invece l'avevo fatta con la Super 2000 al contrario. Sembra tutto strano perché di solito a Montecarlo ci sono solo un paio di nuove speciali. Sarà un challenge molto interessante per tutti con l'80% completamente nuovo».

- Chi ti farà da ricognitore?

«Stephen Whitford con Derek Brannigan. Whitford in passato correva nel campionato irlandese e ha fatto il campionato britannico, ma soprattutto è stato per dieci anni il ricognitore di Kris Meeke».

- A proposito di Irlanda, che notizie abbiamo dell'Ulster Rally, il Rally dell'Irlanda del Nord, sarà confermato nel mondiale ad agosto o no?

«Sinceramente non lo so. Tutti noi irlandesi ci speriamo ma negli ultimi due mesi non ho sentito nulla. Sarebbe un peccato se la gara non si facesse, perché quelle sono le strade più belle del mondo, soprattutto perché in agosto il tempo sarà buono e non brutto come lo era stato in novembre nel 2007 ed in gennaio nel 2009».

- Quelle strade secondo te sono più belle anche di quelle del Tour de Corse?

«Assolutamente, perché la Corsica è una bella gara su asfalto con tanta storia, il rally delle 10.000 curve. Ma l'Irlanda è così ed in più ha anche 10.000 salti e per questo motivo è una gara davvero troppo troppo bella (lo dice con grande enfasi ndr)*».*

- Per terminare, molti ti vedono tra i potenziali pretendenti al titolo piloti, cosa ne pensi?

«Sinceramente nelle prime prove della stagione dobbiamo capire dove siamo, e poi ci sono tante gare che non corro almeno da cinque o sei anni. Il mio obbiettivo di sicuro è alto, mi piacerebbe vincere qualche rally, ma obbiettivamente non sarà facile entrare nella lotta per vincere il campionato. L'anno prossimo nel 2023 invece ovviamente l'obbiettivo sarà quello di puntare al titolo, statene certi». ●

FiestaRally3 la stagione della verità

DOPO AVER TRADITO LE ATTESE NEL 2021, LA VETTURA DESTINATA AL MONDIALE JUNIOR È STATA AFFINATA E LA STROZZATURA DEL TURBO ALLARGATA DI UN MILLIMETRO. ECCO IL NOSTRO TEST

di Gianni Cogni

Il 2022 dovrà essere tutta un'altra cosa per la Fiesta Rally3, primo esempio di una nuova categoria di vetture a trazione integrale pensata come erede delle Mitsubishi Lancer e simili, cioè palestra a trazione integrale per i giovani talenti e divertimento a costi più abbordabili per i gentleman driver. Invece la Fiesta Rally3 nella sua prima stagione ha ampiamente deluso le aspettative. Poche quelle vendute, tanto che nel campionato europeo di fatto si sono presentati solo in due – ed entrambi mandati da M Sport – a disputarsi il titolo Junior ad essere riservato. In generale meno competitive del prevedibile, tanto da essere spesso (sull'asfalto praticamente sempre) battute anche dalle meno costose Rally4 monotrazione. Insomma un flop che meritava una immediata sterzata, anche perché il principale colpevole era stato subito identificato nella ridotta potenza, appena una decina di cavalli in più delle Rally4 ma con tutta la zavorra della trazione integrale. Una conseguenza immediata della flangia troppo ristretta (30 mm) che bloccava il capitolo erogazione a 215 cavalli a 5.000 giri/min e la coppia a 400 Nm a 3.500 giri/min. Ora la Fia, la cui scelta originale era stata dettata dall'evitare che le Rally3 4x4 potessero fare concorrenza alle più costose Rally2, ha allargato di un millimetro la strozzatura ed M-Sport ha lavorato di affinamento sull'intero complesso per poter rilanciare la Fiesta Rally3, che sarà anche la vettura destinata al mondiale Junior.

Per dare dimostrazione pratica dell'avvenuta crescita e per ingolosire i potenziali clienti, il reparto specifico di M-Sport con sede in Polonia ha convocato un gruppo di piloti in età per lo Junior Wrc e dei preparatori su un circuito dalle parti di Katowice per provare la sua evoluzione per il 2022. Fra loro anche un paio di italiani: Tamara Molinaro e il neocampione tricolore Junior Giorgio Cogni con la Fiesta Rally4. E quest'ultimo si è prestato a ricoprire il ruolo di tester per Autosprint. Ecco le sue impressioni, che con tutti i limiti delle condizioni in cui si sono svolte queste prove, almeno una certezza la danno: la Fiesta Rally3 sarà sicuramente migliore di quella vista nel 2021 e probabilmente rilancerà gli analoghi progetti di altri marchi finiti in stand-by. Di certo quello già ventilato per il 2023 della Renault per una Clio Rally3, ma probabilmente riporterà sul tavolo dei rispettivi responsabili quantomeno anche le possibili Toyota Yaris GR e Hyundai i20N del genere.

VETTURA DA MONDIALE JUNIOR
La Fiesta Rally3 è la vettura con la quale dare la caccia al Mondiale Junior

Impressioni di dicembre

Fare test in dicembre in Polonia implica naturalmente il rischio di avere a che fare con la neve, ed è quello che è capitato. Ma era troppo invogliante provare la Ford Fiesta Rally3 con i nuovi aggiornamenti regolamentari introdotti dalla FIA che riguardano principalmente la flangia del turbo, che passa da 30 a 31 mm, decisione presa dopo un primo anno in cui la vettura più che la temuta insidia alle Rally2 hanno dovuto fare direttamente i conti con le Rally4. Un test ancor più stimolante per chi come me è reduce da una stagione con la "sorellina" a trazione anteriore e che condivide alcune parti con la Rally3 ma non ha la trazione integrale ed il suo motore tre cilindri turbo è da 1000 cc anziché quello potenzialmente ben più performante da 1,5 litri della Fiesta ST, che già di serie offre 200 cavalli: il doppio dell'altra. Nel breve test svolto in Polonia (2 giri di ricognizione e 2 di test in modalità Stage senza note) è stato possibile provare questa novità che rispetto allo scorso anno porterà la coppia da 400 Nm a 425 Nm e la potenza da 215 a 235/240 cv. Il programma annunciato prevedeva il test sul circuito Silesa Ring ma, a causa di ghiaccio e neve, alla fine M-Sport ha deciso di spostare il test in un piccolo circuitino sterrato nei pressi di quello principale, rendendo molto più difficile sia la guida che la comprensione delle reali potenzialità del mezzo.

Salendo sulla rinnovata ultima nata di M-Sport (con a fianco il norvegese Ken Torn, campione ERC junior 2020 con la Fiesta Rally4 e 2021 con la Rally3) e sedendosi all'interno dei sedili a guscio di fatto nulla cambia rispetto alla sorella più piccola Rally4 o alla più grande Rally2. Il volante è lo stesso, con tutti i pulsanti fondamentali integrati sulle razze a portata di dito (fari supplementari, accensione, ventola, ecc.) così come la posizione del pannello con i tasti sul tunnel centrale più comoda per l'utilizzo da parte del navigatore.

La macchina è sicuramente molto più potente e pronta rispetto alla versione Rally4. Lo si nota fin da subito appena inserito il launch control, mollato il freno e premuto a fondo l'acceleratore la spinta è completamente differente; le quattro ruote motrici amplificano questa sensazione ma è nettamente più corposa l'accelerazione e rapida la presa di velocità. Questo significa che la flangia allargata rispetto allo scorso anno ha reso giustizia al motore 1.5 di derivazione Fiesta ST e con molta probabilità la mancanza del gap di prestazione rispetto alla classe inferiore vista lo scorso anno sarà risolta grazie a questo boost di potenza. Ora in M-sport dichiarano infatti di essersi avvicinati addirittura alla Rally2: più veloce solo di 1 secondo al chilometro sulla terra, che sarebbe notevole considerando quanto queste macchine siano veloci.
Dal punto di vista dinamico sicuramente il test non è stato molto indicativo a causa delle condizioni del fondo estremamente fangoso e l'utilizzo di pneumatici chiodati. Questo portava la macchina ad avere comportamenti strani talvolta estremamente sottosterzante e a volte sovrasterzante ma questo non è sicuramente attribuibile alla vettura quanto alle condizioni al contorno. Nel mosso invece non ha mai dato segno di essere una macchina pericolosa o difficilmente controllabile ma le prestazioni da questo punto di vista non penso siano paragonabili ad una Rally2 definita da tutti i piloti come un "trattore" in grado di assorbire qualsiasi asperità e copiare perfettamente la strada.

Maciej Woda e la filiera Ford

«Finora la Fiesta Rally3 è stata eccellente, ma non proprio nel mezzo fra Rally2 e Rally4 come si voleva: penso che ora insieme alla Fia abbiamo trovato una soluzione adeguata» spiega soddisfatto Maciej Woda, responsabile della sede polacca di M-Sport a Balice e quindi dei programmi con le vetture destinate ai clienti.
«*La Rally3 è una categoria totalmente nuova senza alcun precedente su cui basare le prestazioni, quindi penso che passaggi come questo siano naturali dato che stiamo tutti imparando. Evidenzia che c'è un vero sforzo da parte della FIA per assicurarsi che la categoria Rally3 sia nella giusta posizione per i suoi utenti previsti*», ha aggiunto «*Il WRC Junior 2022* (calendario con Svezia, Grecia, Croazia, Portogallo ed Estonia) *sarà più entusiasmante che mai con la trazione integrale e la Fiesta Rally3 a sostituire le Fiesta Rally4 a trazione anteriore. E sarà aperto a piloti sino ai 30 anni*».
Dunque c'è anche l'aumento dell'età massima (alla faccia degli "imberbi" Rovanpera e Solberg che hanno scombussolato i vertici iridiati) che è logico per una disciplina d'esperienza come i rally e consente pure alla M-Sport di allungare la sua filiera completa che comincia con le trazioni anteriori da 1 litro Fiesta Rally5 e Fiesta Rally4 (che continuerà ad essere impegnata nel ERC Junior 2RM che mette in palio il passaggio alla categoria superiore). Poi la nuova Rally3, trampolino verso la Rally2 1.6 turbo per poi concludersi con la Wrc di vertice, il cui testimone passa ora dalla Fiesta alla Puma Rally1 ibrida. ●

FORD FIESTA RALLY3 - CARATTERISTICHE TECNICHE	
Motore	1.497 cc EcoBoost turbo 3 clindri con restrittore da 31 mm
Potenza	235 cv a 5.000 g/min
Coppia	450 Nm a 3.500 g/min
Trasmissione	Sadev 5 marce sequenziale con differenziali anteriori e posteriori a slittamento limitato. Freno a mano idraulico che scollega la frizione (a doppio disco AP Racing). Semiassi e albero di trasmissione specifici da competizione
Sospensioni	Anteriori e posteriori McPherson con ammortizzatori Reiger regolabili a 3 vie. Duomi riforzati. 3 set di diversa rigidità di molle e barre antirollio
Freni	Pinze Alcon 4 pistoncini, dischi ventilati AP Racing (330 (asfalto)/ 280 (terra) mm ant, 280 mm post)
Sterzo	Idroguida a rapporto ridotto
Ruote	6x15" (terra), 7x17" (asfalto) OZ Racing. Pneumatici Pirelli per WRC Junior e ERC3 Junior
Elettronica	Strumentazione digitale e centralina motore Life Racing F88 Sistema anti-lag a 3 stadi Life Racing Software. PDU M-Sport
Peso minimo	1.210 kg
Prezzo	Pronta corse in versione asfalto o terra (imposto Fia) €99.999 + IVA

La partita a scacchi in vista della Gen3

A FINE MESE COMINCERÀ L'OTTAVA STAGIONE, MA GLI OCCHI DEI TEAM SONO TUTTI PUNTATI AL PROSSIMO ANNO

Fulvio Cavicchi

Si sta svolgendo in Formula E una durissima battaglia dietro le quinte e di cui ancora non si può prevederne il risultato, dato che probabilmente molti esiti verranno svelati in futuro anche se la bandiera a scacchi è stata sventolata sabato 15 gennaio.
Come noto, il prossimo anno verrà cambiato totalmente il regolamento tecnico del mondiale per monoposto elettriche, col passaggio alla vettura di terza generazione, e quindi i powertrain che verranno utilizzati a fine mese nella prima gara in Arabia Saudita "scadranno" a luglio. Così chi correrà quest'anno spinto da unità motrici Mercedes, Bmw o Audi dovrà per forza passare in futuro ad utilizzarne uno prodotto dai sei marchi che hanno chiesto licenza per la nuova fase: Ds Automobiles, Jaguar, Mahindra, Nio 333, Nissan e Porsche.

Aspettando il Tridente

Davide Grasso, Ceo Maserati e Alejandro Agag, boss della Formula E: la Casa del Tridente sbarcherà nella serie full electrics dal 2023

Nel regolamento della Formula E è scritto ben chiaro che qualsiasi Costruttore debba essere disponibile a fornire almeno un cliente, a patto che questo faccia però richiesta entro un certo limite temporale, passato il quale la Casa potrà anche rifiutare. Chiaramente la data limite in vista della nona annata era quel metà gennaio che si è appena scavallato.
A questa situazione complicata si è aggiunta la notizia di settimana scorsa dell'ingresso di Maserati nella serie: ancora non è stato svelata la squadra con cui il Tridente scenderà in pista ed un marchio così importante si porta dei legami commerciali che non possono essere disattesi. Quindi ogni suo movimento può aver scombinato accordi che fino a quel momento erano stati intrecciati.
A questo aggiungiamo che nel paddock viene dato per vicino alla conclusione il vincente rapporto tra Ds ed il team Techeetah (per questioni organizzative e finanziarie della squadra cinese), e così si avrebbe addirittura un powertrain ufficiale in spostamento, tanto per intricare ancora di più le cose. E difatti le voci danno allo stato attuale pochi accordi come firmati e sigillati al 100%, con la situazione ancora abbastanza fluida.
Viene facile pensare che la presenza di Antonio Giovinazzi in Dragon Penske possa portare il nome Maserati sulle carrozzerie statunitensi, dato che proprio lui provò la vettura Gen 1 della Virgin Racing quando veniva dato per vicino l'accordo tra la Fca di Sergio Marchionne e la squadra britannica di sir Richard Branson, e visto che il Tridente è un marchio del gruppo Stellantis come Ds (già vincitore di tre titoli piloti e due costruttori in Formula E) viene facile presumere che la squadra modenese rimarchierà solamente le unità motrici sviluppate dai francesi.
Però la zampata potrebbe tirarla Toto Wolff, che continuerebbe a dirigere la formazione che verrà lasciata dalla Mercedes - e di cui ancora non si sa il nome futuro – anche dopo la tappa finale di luglio a Seul. La Ds potrebbe passare alla squadra di Brackley, e disporre così anche di una collaborazione già ben avviata con la squadra diretta proprio dalla moglie di Toto, la monegasca Venturi che ha fatto una grande stagione 7 con i motori che le venivano forniti in formato clienti. Inoltre si sa che Susie Wolff avrebbe tenuto colloqui di recente con rappresentanti senior di DS e Maserati, mentre Mercedes ha già una partnership con Stellantis nella Automotive Cells Company, che punta al mercato europeo delle batterie per autoveicoli nel prossimo decennio. Addirittura magari Ds potrebbe anche preferire una collaborazione tutta di lingua francese e così Maserati finirebbe addirittura sulle carrozzerie della squadra vincitrice dell'ultimo campionato finora disputato.
La Dragon Racing ha collaborato nelle ultime due stagioni con la Nio, quindi questo legame potrebbe protrarsi in formato inverso: Nio ha rimarchiato i motori Penske nelle ultime stagioni, diventerebbe lei a fornirli agli americani. La Envision Racing (la ex Virgin) probabilmente chiuderà un accordo tutto britannico con la Jaguar, anche se ancora qualche parola con Nissan e Porsche viene scambiata, mentre il team Andretti viene dato per vicino a Nissan (interessata a spingere il proprio nome in Usa) o Mahindra.
Porsche è invece il powertrain che interessa a pochi, e non per via delle prestazioni (che sono state altalenanti nel 2021, ma con punte a livello top). Infatti l'unico marchio tedesco che rimarrà in Formula E dopo l'estate sta subendo le sirene della Formula Uno ed ha per ora assicurato presenza solo per i primi due anni della nuova generazione. Ma nessuno ha voglia di fare un accordo così breve e dopo un solo anno dall'aver chiuso il contratto dover di nuovo cercarne un altro, diventando così l'unico team senza powertrain e non avendo alcun peso nella stipula del contratto, dato che sarebbe l'unico ad aver bisogno di "aiuto" e dovrebbe quindi accettare passivamente tutto quello che viene proposto senza fiatare.

Maserati a Indy saluta con Unser

“BIG AL” NEL 1965 SI PRESENTA ALLA 500 MIGLIA SUPERANDO IL ROOKIE TEST CON UNA WEISMANN A MOTORE V8 4,2 LITRI DELLA CASA MODENESE. POI, IN VISTA DELLA GARA, RIESCE A QUALIFICARSI CON IL MULETTO LOLA DI FOYT, GIUNGENDO ALFINE NONO. MA È COL TRIDENTE CHE IL FUTURO CAMPIONISSIMO DI ALBUQUERQUE SUPERA LA PRIMA TAGLIOLA NELLA CLASSICA

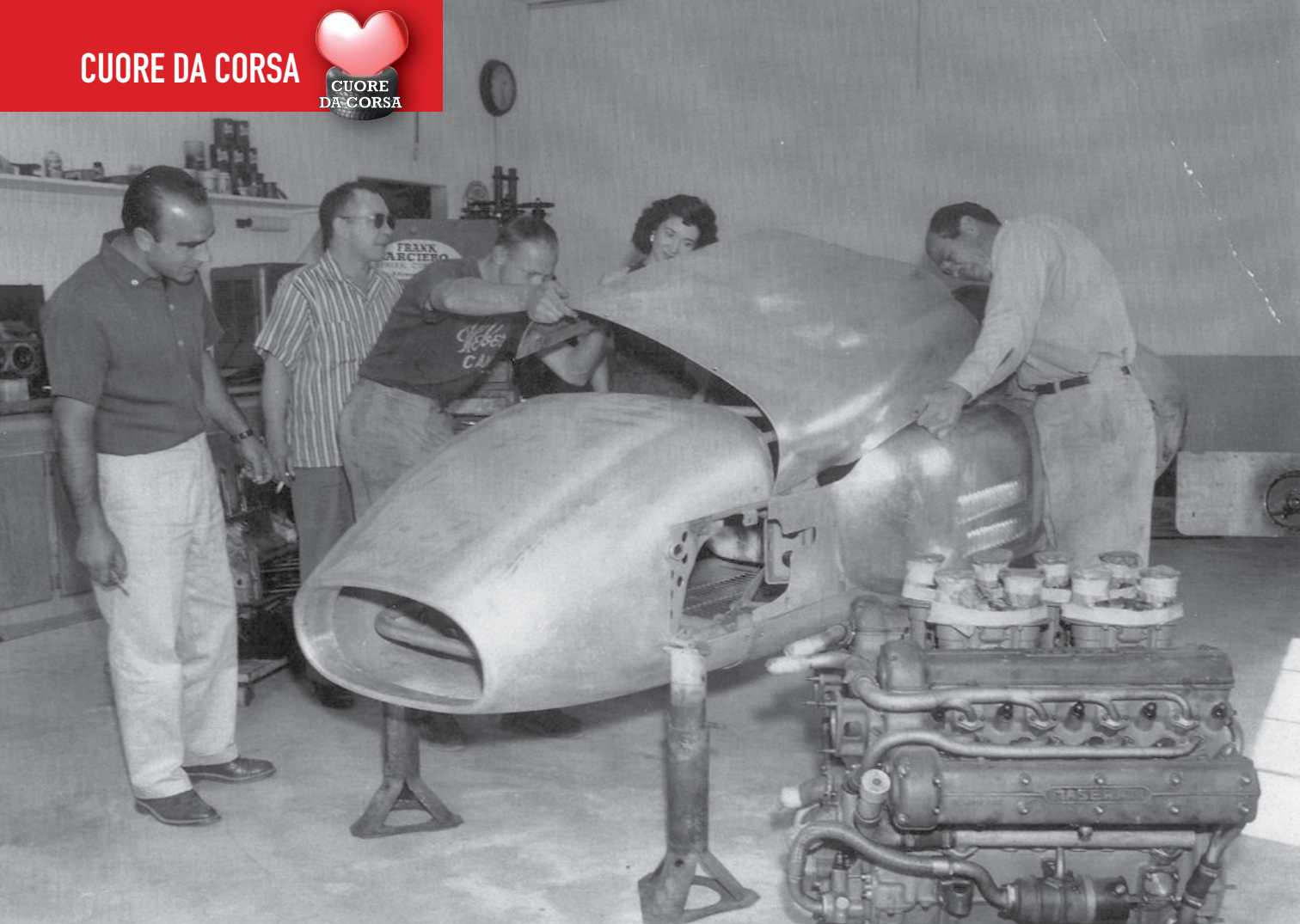
di **Mario Donnini**

L'annunciato ritorno del marchio Maserati tra le monoposto, segnatamente in Formula E, getta luce nuova, attenzione e nostalgia sulle ultime gesta, a oggi, del marchio del Tridente. E se in F.1 tutto è ormai noto e arcinoto, forse la pagina più strana, oscura e a oggi mai sufficientemente approfondita, riguarda l'ultima partecipazione di un motore Maserati alla Indy 500, in particolare all'edizione 1965. Anno in cui alligna una storia molto, molto interessante e pittoresca, che scrive un capitolo poco fortunato per il marchio modenese, peraltro non ufficialmente coinvolto, è bene specificarlo, e che in ogni caso rappresenta un momento molto importante, perché vede coinvolto uno dei quattro recordman a pari merito di vittorie sul superspeedway dell'Indiana, ovvero Al Unser, classe 1939 e recentemente scomparso all'età di 82 anni. L'asso di Albuquerque, nel nuovo Messico, al tempo 26enne rampollo della dinastia da corsa degli Unser, si trova quindi a muovere i primi passi nella corsa per monoposto più ricca e famosa del mondo con una vettura spinta da un poderoso V8 Maserati, la cui pittoresca vicenda merita un capitolo a parte che farebbe la gioia del regista Martin Scorsese, sempre così affascinato dalla creatività aggressiva e verace degli italoamericani in perfetto stile Anni '50. Ebbene, in questa faccenda di paisà d'un certo stile ce ne sono diversi, ovvero Tony Parravano e gli Arciero Bros, in particolare Frank. Ma andiamo con ordine, perché la carne al fuoco è mica poca.

LA MASERATI È PRONTA A TORNARE A CORRERE IN MONOPOSTO, SAGGIANDO LA FORMULA E. QUESTA NOTIZIA ACCENDE L'IMMAGINAZIONE E FA TORNARE CON LA MEMORIA ALLA FINE DEL SUO RAPPORTO CON LA INDY 500, NEL 1965, COL ROOKIE TEST SUPERATO DA AL UNSER SR. AL VOLANTE DI UNA WEISMANN DOTATA DI UN PODEROSO V8 MODENESE DI 4,2 LITRI

VERE ISTITUZIONI DELLO SPEEDWAY
Sopra, da sinistra il compianto Al Unser sr con Foyt e Mears, tutti e tre, insieme a Castroneves, recordmen di vittorie sul superspeedway, con quattro a testa. A destra, Frank Arciero, nel 1965 patron di Big Al nel rookie test a Indy, con questa Weismann dotata di motore Maserati, in alto e a sinistra

Parravano vende agli Arciero Bros e poi...

Antonio "Tony" Parravano nasce ad Arpino, nel Lazio, luogo natale pure per Marco Tullio Cicerone e, subito dopo la seconda guerra mondiale, se ne va a cercare fortuna negli Stati Uniti.
Da Chicago passa al sud della California e sfonda alla grande nel settore delle costruzioni. Tony ama le corse e diventa cliente infaticabile di Ferrari e Maserati, comperando a più non posso esemplari meravigliosi d'entrambe e fondando un suo team. Potrei andare avanti per ore e tanti fogli, ma qui il punto è un altro.
Nel 1957 le cose si mettono male per Tony Parravano, inseguito dall'Internal Revenue Service (IRS) ovvero quelli delle tasse in chiave Usa, perché il soggetto medesimo parrebbe essere un presunto evasore fiscale seriale.
La Scuderia Parravano viene fatta riparare in Messico, ma la metà tra le sue nove auto da corsa - tra Ferrari e Maserati - viene sequestrata. Tony già da tempo sta vendendo tutto e alcuni suoi motori finiscono in mano agli Arciero Bros - Frank, Mike e Phil -, originari di Sant'Elia Fiumerapido, in provincia di Frosinone, a loro volta italiani sempre e nel cuore, divenuti ben presto facoltosi neostatunitensi costruttori, agricoltori, produttori di buon vino e quant'altro, oltre che protagonisti di una condotta specchiata e destini ben diversi da quelli di Parravano, con un sogno su tutti: correre e vincere alla Indy 500.

La fine(?) di Parravano

In altre parole, mentre Parravano medesimo percorre la strada che lo porterà a costituirsi nel 1960 alle autorità giudiziarie statunitensi e poi, improvvisamente, nel bel mezzo della mattinata di venerdì 8 aprile, a sparire per sempre - qualcuno dice che sia murato for ever in un traliccio, altri che giaccia in fondo al mare e altri ancora che si sia fatto la plastica facciale cambiando aria e continente, ma beato chi ci prende -, coi motori Maserati V8 4,2 litri da lui rilevati gli Arciero Bros fanno sul serio, proprio in chiave Indy 500.

Il primo tentativo di Arciero a Indy con Maserati

Per l'edizione 1959 Frank Arciero si procura un vecchio telaio Kurtis datato 1954 e lo accoppia al poderoso motorone Maserati, affidando la sua monoposto al pilota Shorty Templeman, onesto mestierante di Indy. La buona volontà c'è da entrambe le parti ma i risultati sperati non arrivano e Templeman manca la qualificazione. Pazienza. Il propulsore, insieme a due unità gemelle, resta per anni nella factory Arciero, prima che nel 1965 si presenti l'occasione per un ultimo hurrà.
Quando, nella primavera 1965, Frank Arciero viene a sapere che potrebbe essere in vendita una macchina buona e dotata di un pilota molto interessante, l'oriundo coglie subito l'occasione e mette seriamente gli occhi sulla monoposto a motore posteriore costruita pochi mesi prima da Pete Weismann - lo stesso che a inizio Anni '80 sperimenterà un inedito cambio in F.1 con una serie di test sulla Brabham con Zunino e Rebaque -. La Weismann di F.Indy, iscritta alla Indy 500 del 1964 con la denominazione, nel team Dean Van Lines, di Delta International Movers Special, di fatto non viene neppure toccata in prova e resta nei garage, per essere venduta l'anno dopo a J.C. Agajanian.

ARCIERO E IL SUO AMORE PER LA MASERATI

Sopra, il motorone Maserati da montare sulla Kurtis in vista delle qualificazioni dell'edizione 1959: Shorty Tempoleman non si qualificherà. Sopra a destra, l'ex proprietario del propulsore, l'oriundo "Tony" Parravano, qui in bella mostra nello schedario FBI. A destra, Al Unser, in azione per Frank Arciero, nell'altra pagina, nel rookie test della Indy 500 1965

BAIL JUMPER

WANTED BY FBI

ANTONIO PARRAVANO

DESCRIPTION

Costui la schiera e la fa esordire a inizio 1965 nella serie Usac dotata di un classico motore Offy in occasione della gara di campionato disputata sull'ovale corto di Milwaukee, col debuttante Al Unser jr. L'esordiente originario del Nuovo Messico porta in gara la vettura, ufficialmente denominata Agajanian Bowes Seal Fast Special, restando in gara per 51 giri prima che il propulsore Offy saluti la compagnia.
Da lì l'idea di Arciero di acquistare la monoposto, montarci il suo amatissimo motore Maserati - mentre del vecchio proprietario Parravano non resta che dar fede alla sua morte presunta - e di metterlo a disposizione del promettentissimo Al Unser, terzo driver della famiglia a Indy, dopo Bobby, deb nel 1963, e lo sfortunato Jerry, il primo della dinastia a correre nella 500 Miglia, nel 1958, ma poi deceduto in un incidente proprio a Indy in preparazione della classica di quell'anno.
E tra gli aspetti più particolari, la Weismann-Maserati ha la duplice possibile configurazione degli scarichi del motorone italiano. Perché accanto a un layout piuttosto tradizionale c'è anche la soluzione a canne d'organo, a conferire alla monoposto una sua certa spettacolarità, solo a vederla in azione in tale guisa.

I ricordi di Al Unser

Il vecchio Al Unser ovviamente mai dimenticò quel primo assaggio, in chiave Indy 500: «*Con quella monoposto, la Weismann, ma a motore Offy, di fatto ho disputato la mia prima gara su un ovale d'asfalto, anche se senza fortuna. E poi con la stessa macchina dotata di motore Maserati ho compiuto il mio primissimo e storico passo nello speedway, superando regolarmente il rookie test per l'edizione 1965. Ecco, quello fu l'unico momento bello dell'esperienza, perché nei giorni successivi ci rendemmo conto che il propulsore italiano non ci avrebbe portato da nessuna parte, perché ormai vecchio, pesante e sorpassato. C'era una sola cosa da fare, per tentare di raggiungere una qualche velocità decente: provare a metterci la nitro e sperare per il meglio...*».

Con la nitro il Maserati fa bum!

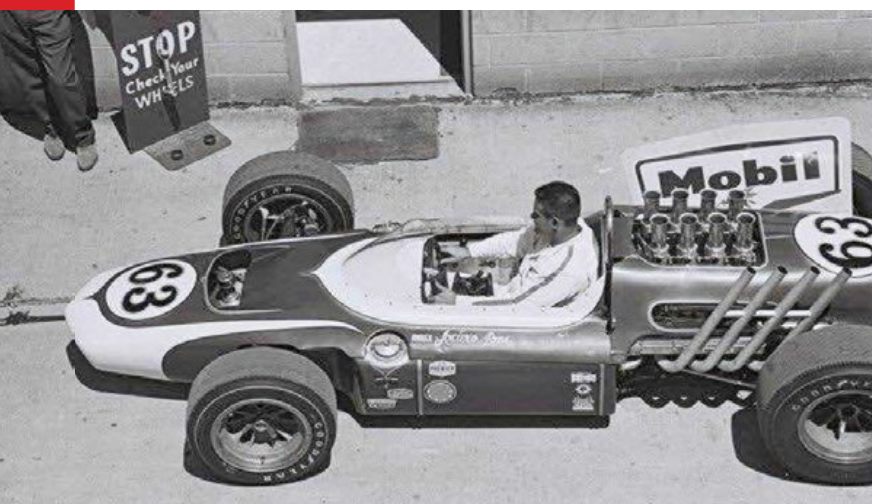
Addittivato stile Fast & Furious, il propulsore della Weismann-Maserati fa pochi chilometri e poi esplode. «*Ce lo aspettavamo, ma non avevamo scelta* - ricordava Al Unser -. *Col passo che avevamo, non ci saremmo mai qualificati, quindi tanto valeva provare a dargli la carica*».
I motori Maserati V8 nel garage degli Arciero in Gasoline Alley in tutto sono tre e quando Al Unser polverizza perfino il terzo, in una specie di festa triste in pista, a base di fuochi artificiali, olio e ingranaggi sparsi a bomba, l'avventura del Tridente a Indy termina senza gioia né soddisfazione.
Da quel giorno e per quasi 57 anni non ci saranno repliche.

Foyt salva Unser

Per Al Unser la storia non finisce qui, perché... «*... Me ne sto depresso nel garage di Arciero quando all'improvviso entra Aj Foyt che mi cinge la spalla col suo braccione e mi invita a qualificare il personale muletto Lola. Poi mi spiega che se ci sto potrò contare sui suoi consigli, perché secondo lui sono bravo e posso fare grandi cose. Mi sembra di sognare... Okay, ci sto. Vado in pista alla disperata e metto la Lola in griglia, in ultima posizione. Poi*

disputo una gara molto cauta e alla fine sono nono al debutto. Un grande inizio, con un bel ricordo del motore Maserati, perché se non altro fu il gancio col quale riuscii a mettere il piede per la prima volta dentro lo show. Poi, certo, la vera gratitudine per l'esordio nella 500 Miglia va ad Aj Foyt, ma tutto aiuta quando non ci sono possibilità certe e bisogna aggrapparsi a qualsiasi cosa che capita...».

Arciero saluta i suoi motori Maserati

Da lì in poi Frank Arciero - il quale, per la cronaca, con Fabrizio Barbazza vincerà la Mini Indy nel 1986 e sarà gran terzo alla Indy 500 l'anno dopo -, capisce che coi V8 4,2 litri del Tridente è tardi per fare altro e vende tutto. Uno dei propulsori finisce in mano a Pete Ciavati, in California. Costui a sua volta lo vende in Colorado, al colle-

ULTIMO TENTATIVO MASERATI A INDY
A lato, sotto e in basso, tre immagini della Weismann così come è oggi, in attesa di restauro. In basso, al centro e nell'altra pagina, la vettura col motore Maserati a Indy 1965, nella doppia soluzione con scarichi tradizionali e a canne d'organo. Nella foto grande, Al Unser passeggia in attesa del suo rookie test con la Weismann-Maserati

zionista di auto storiche Bob Sutherland e da lì in poi del solo V8 tracciato tra quelli ex Unser, si perdono le tracce.

La monoposto esiste ancora!

Gran belle notizie invece per la vettura, che negli ultimi anni, benché arrugginita assai, è tornata alla luce ed è stata venduta da un collezionista di Shelton, Washington, alla Ray Evernham Enterprises di Mooresville, che l'ha presa in consegna nella sua factory in North Carolina, nel giugno 2017, con l'intento di ritrovare uno dei motori Maserati e di restaurare l'interessante pezzo da museo. Così strumentale e comunque importante nel cammino di uno dei recordman di vittorie nella Indy 500 e, inoltre, anche indicativo quale ruggito di commiato, a oggi, di un motore marchiato Maserati all'interno della altrimenti gloriosa epopea del Tridente sullo speedway. ●

Keke e quel 1982 col miracoloso titolo

QUESTA È LA STORIA DEL CLAMOROSO MA SPIEGABILE SALTO DI QUALITÀ DI ROSBERG SENIOR, CHE DALLA CATASTROFICA FITTIPALDI DEL 1980-1981 PASSA ALLA WILLIAMS E, APPROFITTANDO DI UN ANNO PAZZO, DIVENTA IRIDATO F.1 CONTRO OGNI PRONOSTICO

di **Mario Donnini**

Il caso George Russell, esploso a Sakhir 2020, riporta all'attualità il fascino delle riscosse quasi impossibili e dei salti di qualità improvvisi in F.1. Propiziati da sostituzioni inattese, opportunità particolari che, venendo colte, in pochi giorni cambiano la vita e il destino di un pilota. Dopo quella di Jarier con la Lotus a fine 1978, ce n'è un'altra ancora più stordente e riguarda addirittura un mondiale vinto quasi per caso, anche se non certo immeritatamente, giusto quaranta anni fa.
Questa è la storia della doppia stagione più straniante, rivoluzionaria e liberatoria nella storia delle corse. Mai era accaduto prima, ai massimi livelli dell'automobilismo sportivo, che un pilota bivaccasse per anni in squadre di secondo e di terzo piano sino a finire invischiato, presumibilmente senza possibilità di remissione, nell'inferno dei non qualificati a 32 anni d'età, salvo riprendersi alla grande. Perché quello è un momento nella vita di un uomo e nella carriera di un pilota in cui le lauree diventano difficili da prendere, figuriamoci il premio Nobel del Circus iridato.
E invece Keke Rosberg, finlandese, classe 1948, fa tutto in controtendenza e, dopo un 1981 devastante per l'orgoglio e l'autostima, riesce a ribaltare la realtà prima e il destino poi, trovando il suo principe azzurro nella Williams, nella Fw07 e quindi nella Fw08, un favoloso doppio cocchio e nell'annata 1982 un incredibile ballo. A tratti esaltante e a momenti purtoppo drammatico se non tragico, che alla fine però misurerà sul suo piede il titolo mondiale, che finirà con l'andargli a pennello.
Ma questa, a ben guardare, più che la favola di Cenerentola, sembra tanto il romanzo formulaunizzato di un Rocky Balboa che guida in modo funambolico e sfreccia sui curvoni Anni '80 come non ci fosse un domani. In cerca di quel quarto d'ora di notorietà che in F.1 spetta in realtà solo a pochi e non a tutti, a turno, come prediceva Andy Warhol.

UNO DEI CAMPIONATI E UNO DEGLI IRIDATI PIÙ INATTESI E SORPRENDENTI DELLA STORIA FORMANO UN INSCINDIBILE BINOMIO RICCO DI FASCINO NARRATIVO: STIAMO PARLANDO DEL MONDIALE DI F.1 1982 E DI KEKE ROSBERG, NEO-TITOLATO A SORPRESA ALLA SUA PRIMA OCCASIONE CON UNA MACCHINA COMPETITIVA, OVVERO LA WILLIAMS. COL COSWORTH ALL'ULTIMO HURRÀ PRIMA DI CEDERE AL TURBO

FINLANDESE VOLANTE E PURE SORPRENDENTE
A sinistra, Keke Rosberg viene battuto quasi al fotofinish da Elio De Angelis su Lotus, che fa suo il Gp d'Austria 1982. In basso, i tifosi di Keke inneggiano al loro beniamino, che vince il titolo a Las Vegas: eccolo, sopra, sul podio del Caesar Palace festeggiare il titolo mondiale appena ghermito, con Alboreto (primo in gara su Tyrrell) e Watson (McLaren) sullo sfondo, con la cantante Diana Ross, a sinistra, addetta al bacio della premiazione...

Una quieta carriera stagnante

Fin dalla seconda metà degli Anni '70 tutti sanno che Keke Rosberg è uno che va forte, anzi, fortissimo. Il suo problema è duplice, però: è un pilota povero e non ha agganci. In fondo, va forte dai tempi in cui correva con una Kaimann in Formula Super-Vee, ovvero con la modesta Toj in F.2 o con le Chevron di Fred Opert che crede tantissimo in lui e lo schiera in formula cadetta, senza mancare la Formula Atlantic e la Pacific, nel continente nuovissimo. Ovunque vada, Keke si fa ammirare e anche in Giappone ha estimatori, tanto che nell'inverno tra il 1977 e il 1978 collauda a fondo la Kojima che Willi Kauhsen vorrebbe schierare in F.1, ma poi la solita mancanza di dobloni manda tutto a monte. Incredibile. Keke a trent'anni suonati sembra la figlia della sora Sofia: tutti la vogliono ma nessuno la piglia. E poi arriva il 1978, a smuovere un po' le acque. Dopo due non qualificazioni consecutive nell'apertura sudamericana del mondiale, Teddy Yip chiama il finlandese per cercare di mettere in griglia la recalcitrante Theodore TR1 in Sudafrica e lui al primo colpo, bang, ci riesce.

Quel trionfo che ancora sorprende

Poi per il resto d'occasione pazze ce n'è solo una a Silverstone, nell'International Trophy, nel giorno in cui piove come a un convegno di streghe e lo sconosciuto Rosberg al volante dell'antidiluviana Theodore di Hong Kong dà una incredibile lezione a tutto il bel mondo della F.1, andando a vincere tra lo stupore generale.
Ecco, Keke è così: un personaggio senza autore. Per il resto, malgrado questa cosa da mito, nessuno di importante lo fila e lui termina la stagione correndo con la vecchia Wolf privata di Teddy Yip e pure con la malferma Ats del dispotico Gunther Schmidt. Non gli va meglio nel 1979, quando, dopo Monaco, alla Wolf ufficiale sostituisce il ritirato James Hunt anche se le cose sembrano mettersi meglio nel momento in cui il team viene rilevato a inizio 1980 da Emerson Fittipaldi, orfano della Copersucar e intenzionato a correre con le ex Wr7 ribattezzate Fittipaldi F7.

Un podio subito, ma poi...

Le cose sembrerebbero procedere bene, ma è solo l'inizio di un mezzo incubo. Keke conferma d'essere un gran manico, andando subito a podio in Argentina, ma nel successivo Gp del Brasile, in un curvone veloce sinistrorso, infila all'esterno il caposquadra Emerson Fittipaldi, il quale non gliela perdona. *«Le cose stanno semplicemente così: quel sorpasso viene trasmesso dalla Tv in diretta e Emerson non l'accetta, tanto che il giorno dopo viene convocata una riunione nel team, tra me, lui, il fratello Wilson e il manager della squadra Peter Warr. Prende la parola Wilson il quale guarda in faccia il fratello e dice chiaro:* "Senti, Emerson, ho visto il filmato e per quello che è accaduto, altro che lamentarti, dovresti solo tacere. Keke ti ha passato perché ne aveva di più". *Ecco, questo è l'inizio. Poi, quando arriva la F8, la macchina buona, progettata da Postlethwaite, le speranze sono tante e i risultati sul giro secco anche buoni, ma c'è un problema. La squadra sta progressivamente esaurendo il budget e andrà sempre peggio».*

E qui arriviamo all'annata 1981 che segna il momento più basso per il team, ma anche per Keke Rosberg. *«Come compagno di squadra ho il brasiliano Chico Serra, proveniente dalla Formula 2, col quale stabiliamo subito una bella amicizia, ma il problema come sempre è altrove. Il budget ormai è all'osso, non abbiamo materiale fresco e la vettura in pratica non viene più sviluppata. Si va avanti a vista, quasi sperando in un colpo di fortuna per sopravvivere. E in una Formula Uno come quella, se non hai motori Cosworth freschi e gomme adeguate, sei destinato a finire nell'inferno dei non qualificati, c'è poco da fare. Per quanto mi riguarda, anche se l'anno prima avevo dimostrato di poter andare tranquillamente a podio, tempo pochi mesi e mi ritrovo desolatamente a zero punti e con cinque mancate qualificazioni negli ultimi nove Gran Premi della stagione. Praticamente, a quel punto, tra me la F.1 la storia parrebbe virtualmente finita.*

LE TRIBOLAZIONI CON LA FITTIPALDI

Con il team Fittipaldi, sopra, nell'altra pagina, al centro e a destra, Keke corre in F.1 dal 1980 al 1981, soffrendo molto il declino economico della squadra di Emerson e Wilson. Sotto, ecco lo stesso Rosberg, a destra, mentre al centro si riconosce il suo compagno di squadra in Fittipaldi, Chico Serra, e il futuro rivale nella lotta per il titolo F.1 1982 John Watson, al tempo 36enne alfiere della McLaren. I due approfittano della malasorte che rovina la stagione alla Ferrari che perde - in circostanze tra loro ben diverse - Villeneuve, Pironi e Tambay e dei guai di affidabilità di Renault e Brabham-Bmw

In poche parole, mi ritrovo due opzioni: o sprofondare nella depressione più nera o badare solo a rilassarmi e a non avere sensi di colpa, perché io in realtà non ho sbagliato niente, ma sono stato solo passeggero della sorte, non proprio benevola. Scelgo di non torturarmi il cervello e d'andare in vacanza in California per qualche giorno, poi si vedrà».

La chiamata che cambia la vita

Mentre è al calduccio per ritemprarsi, Keke Rosberg riceve una chiamata e la sua carriera cambia in due secondi: *«A cercarmi è Jeff Hazell della Williams, il quale mi dice con una semplicità disarmante:* "Keke, a quanto pare il nostro primo pilota Alan

Jones ha tutta l'intenzione di ritirarsi dalle corse e non vuole ripensarci su. Senti, non farti strane idee, ancora la cosa è tutta da gestire, ma per caso ti dispiacerebbe tornare in Europa prima possibile per fare un test con noi, al Paul Ricard?". *Ricordo benissimo che in quei giorni prendevo lezioni di volo per avere il brevetto e rammento anche la mia immediata risposta:* "Fatemi solo sapere come devo arrivare da voi. Perché se ci tenete che io arrivi a nuoto, non c'è problema. Sarò lì a breve e non avrò niente di cui lamentarmi"».

Il resto son solo dettagli e pendagli col passato. *«Avrei ancora un mezzo impegno con Emerson, ma lui mi deve ancora qualche soldi, non molti, per la verità, e c'è una clausola che potrebbe liberarmi subito, tanto che chiamo il mio avvocato, il quale mi dà il via libera. Posso firmare per la Wiliams anche subito, no problem».*

In una mattina la svolta

Il resto sembra una favola. Paul Ricard, freddo polare, ma psicologicamente l'atmosfera è incandescente. Tutto il resto risponde a una logica quasi irreale: *«Arrivo sul circuto alle otto di mattina, il team entro breve prepara la macchina, c'è solo da salire, regolare gli specchietti e spingere sull'acceleratore. Finalmente senza problemi di chilometraggio del motore o usura dei pezzi. Il Cosworth s'accende, ora tocca a me. Ben presto sono sotto il record della pista. Non c'è altro da dimostrare. La prova è terminata. Torno in Inghilterra e vado a trovare Frank Williams, a casa sua. Fino al giorno prima pensavo a quei 2300 dollari che mi doveva Emerson, ora firmo un contratto che prevede 250mila dollari per me al primo anno, più la possi-*

PRIMA E UNICA VITTORIA 1982 NEL GP SVIZZERO

È una stagione particolare per Rosberg, il 1982, perché vince il mondiale facendo suo un solo Gp, quello della Svizzera disputato sul tracciato francese di Digione. A sinistra, nell'altra pagina, è con la vecchia Williams Fw07 in Sudafrica, più in basso è in azione a Long Beach, quindi eccolo a podio con il rivale Prost e, sotto, mentre sembra indicare la buona sorte che gli spiana sempre più la strada verso il titolo, in un'annata per lui comunque perfetta

bilità di gestire in completa libertà gli sponsor della mia tuta. Ora sono un vero professionista, corro per la squadra più forte del mondo, guadagno bene e devo cambiare vita, comportandomi da atleta. Così decido di fare quarantacinque minuti al giorno di esercizi fisici, ma comunque non ho alcuna intenzione di smettere di fumare».

Nel 1982 parte la nuova avventura

La prima gara del mondiale 1982, quella della nuova vita di Keke Rosberg, si disputa a Kyalami, in Sudafrica. E fin dall'inizio delle prove vede uniti i piloti nella contrapposizione alla Federazione Internazionale che vorrebbe far pagare un'esosa tassa sulla Superlicenza. In poche parole, lavoratori compatti in sciopero da una parte e Bernie Ecclestone e il Presidente Federale Jean-Marie Balestre dall'altra, per una volta d'accordo nel voler domare i rivoltosi. *«In realtà - spiega Keke - fu una faccenda in gran parte gestita e orchestrata dal rientrante Niki Lauda più Didier Pironi, della Grand Prix Driver Association, sodalizio del quale non facevo neanche parte. Io penso che, al di là del fatto che le ragioni per protestare c'erano, neanche uno come Bernie avrebbe meritato un'azione del genere, che comunque andò avanti e ottenne ciò che voleva, restando chiusi per una notte in un Hotel appena fuori Johannesburg».*
E poi finalmente viene il momento di correre davvero: *«Al Gp del Brasile 1982 le cose si mettono bene per me, in un caldo semplicemente assurdo. Vince Piquet con la Brabham e io sono secondo, ma le nostre vetture vengono squalificate perché alla fine imbarcano liquido refrigerante solo per rientrare nel peso regolamentare. Finiamo fuori dalla classifica ed è un peccato».*

In Brasile 1982 succede anche un'altra cosa, restata sempre oscura nella storia della F.1: l'improvviso e inaspettato ritiro dalle corse del 38enne Carlos Reutemann. *«Storia semplice. È lui il vero primo pilota della Williams, ormai al terzo anno nel team. Io sono il secondo, punto. Però in qualifica vado più veloce sia in Sudafrica che in Brasile e lui termina la sua ultima corsa contro le barriere. La domenica sera del Gp brasiliano Carlos comunica in modo laconico a Frank Williams che intende ritirarsi per sempre dalle corse, dopo che già nell'inverno precedente aveva manifestato propositi d'abbandono, poi rientrati. In poche parole il team perde la sua seconda colonna e al posto dell'argentino verrà chiamato Derek Daly, che sarà il mio nuovo teammate, sino alla fine della stagione, dopo che a Long Beach con la Williams aveva corso Mario Andretti e io sono buon secondo dietro a Lauda, che torna a vincere con la McLaren».*

Un altro sciopero poi la rimonta

A Imola quasi tutti i team inglesi non corrono per la solita diatriba politica Fisa-Foca e scoppia la guerra tra i favoriti al titolo, ovvero i ferraristi Villeneuve e Pironi. *«A Zolder sono buon secondo, ma la vera notizia, purtroppo, è la fine di Gilles Villeneuve in prova, in un incidente assurdo e terribile. Io continuo ad assommare punti, con un buon secondo posto, quindi sono terzo a Zandvoort».*

A Brands Hatch Rosberg è in pole e poi per guai tecnici nel warm-up parte dal fondo, rimonta ma si deve ritirare; quindi si va a Hockenheim, per il Gp di Germania, dove salta anche l'altro grande candidato al mondiale, Pironi su Ferrari, che si spezza le gambe e la carriera in un incidente orrendo. *«Quando si parte per Hockenheim, Pironi è il leader della classifica generale e io sono solo quinto nel mondiale. Dopo il Gp di Germania, Didier purtroppo è fuori dai giochi per sempre e io sono buon terzo, con qualche buona possibilità crescente, peraltro...».*

Quel volatone con Elio

E in Austria c'è il finale con una delle volate più belle nella storia della F.1, col grande Elio De Angelis su Lotus che riesce a battere Rosberg grazie a una specie di colpo di reni, si direbbe nel

ciclismo, vincendo il Gran Premio per soli cinque centesimi di distacco, cioè mezzo musetto...*«Ero molto amico di Elio, magari con un altro mi sarei comportato diversamente, ma con lui fu tutto pulito, sportivo e sereno da parte di entrambi. L'ultimo curvone era veloce e lui lo affrontò coprendo l'interno, mentre io avrei potuto provare a passare all'esterno, ma molto probabilmente sarei finito a muro. Pensai a prendere punti e feci bene. Per lui fu la prima vittoria in un Gp iridato, mentre io ero certo che la mia sarebbe arrivata molto presto».*
L'occasione della vita gli arriva giusto due settimane dopo, a Digione, nel Gp di Svizzera, e stavolta le azioni iridate di Keke improvvisamente si impennano. Paradossalmente, Gran Premio dopo Gran Premio, il rivale più pericoloso per la corsa al titolo si rivela essere John Watson, altro bravissimo pilota negletto dalla sua squadra, la McLaren, per gran parte del campionato.

Duello a Las Vegas

«Arrivo alla fine del campionato, nel parcheggio del Caesar Palace di Las Vegas, e so bene che basta un quinto posto per vincere il titolo iridato. E corro esattamente con questo in testa, senza voler strafare e alla fine ci riesco. Sembra strano, quasi irreale, eppure sono diventato campione del mondo. Per la seconda volta nel giro di pochi mesi la mia vita cambia e stavolta per sempre. Perché quello di iridato è uno status permanente, che nessuno poi ti potrà mai togliere...».

PREMIATO DALLA ROULETTE DI LAS VEGAS

Sopra, Keke con la Williams Fw08 nel vittorioso Gp di Svizzera 1982 disputato a Digione. Eccolo, nell'altra pagina, a Las Vegas partire cauto prendendo curva 1 all'esterno e quindi lo vediamo sfrecciare nella scia della Ferrari di Mario Andretti. In basso, ecco quindi la festa del podio di Keke, da neo-campione del mondo con la cantante Diana Ross e con Michele Alboreto alla prima vittoria in un Gp di F.1 al volante della Tyrrell. Sullo sfondo si nota anche, con l'alloro in testa, John Watson, il più coriaceo tra i rivali di Keke, in lizza per il titolo mondiale fino all'ultimo...

Da zero a eroe!

E la sensazione? *«Come si dice in inglese, la mia parabola di questo biennio 1981-1982 è assolutamente imprevedibile, from zero to hero, e sorprendente, perché passo dall'essere una presunta nullità alla qualifica di eroe. Anche se in realtà ovviamente continuo ad essere lo stesso di prima, solo che la differenza la fanno il team e la macchina che mi viene messa a disposizione. Perché in F.1 se ti puoi esprimere fai vedere davvero quanto vali, sennò non c'è assolutamente niente da fare. Così all'improvviso divento una sorta di campione sconosciuto. E mi ritrovo a dover lavorare anche sul piano delle pubbliche relazioni, a fare tante cose proprio per iniziare a promuovere la mia immagine. Ed è così che emergo dall'ombra e a fine 1982 comincio a partecipare a un gran numero di eventi, talk show televisivi, premiazioni e comparsate, per gratificare i miei sponsor vecchi e nuovi. Insomma, sono ormai entrato in una nuova dimensione. E tutto nell'ar-*

co di pochissimo tempo, vivendo prima un destino negativo e immeritato e poi una svolta positiva e senza dubbio baciata da una serie di coincidenze favorevoli. Così sono le corse, così è la vita».

Quel 1983 da indiavolato ma senza cavalli...

C'è qualcosa da aggiungere? *«Certo che c'è, perché subito dopo, nel 1983, vivo quella che dal punto di vista della guida pura può essere considerata la migliore stagione della mia carriera. Prendo per esempio la mia vittoria nel Gp di Montecarlo per dimostrare quanto fossi realmente competitivo e in forma. Ma il problema a quel punto è un altro e non riguarda più le mie capacità di guida. Perché la competitività del turbo ormai ha letteralmente surclassato il mio motore aspirato e la lotta per il titolo mondiale è ristretta alla Renault di Prost, alla Ferrari di Arnoux e alla Brabham-Bmw di Nelson Piquet, che poi si aggiudicherà il titolo. Per quanto mi riguarda, con la Williams dotata del vecchio motore Cosworth posso solo sperare di fare il possibile, col numero uno sul musetto, conquistato in quell'incredibile 1982. Quando nel giro di un battito d'ali di farfalla passai ad essere, come dicevo prima, da quasi ultimo a primo: il momento più bello della mia carriera come epilogo di quello più brutto».* ●

LA COVER CON LA FERRARI DISEGNATA DA CLAUDIO VILLA È PIACIUTA!

Il fascino del mito P4

Grazie per l'articolo relativo alla P4, sulla quale cerco di leggere tutto quello che si può, senza mai stancarmi tanto la ricordo con vera emozione. Nel 1967 avevo 19 anni (sono del settembre 1947) e seguii tutta quell'annata. Che emozione sentire nel giornale radio serale che la Ferrari aveva sbancato Daytona! Per Le Mans, in carenza di ogni mezzo d'informazione, quella domenica sentii tutti i giornali radio per cercare di avere aggiornamenti sulla corsa, ma senza riuscirci. Poi, alla sera, il risultato, che speravo migliore. Nell'agosto 1970, in una bancarella di Oslo dove ero arrivato da Capo Nord dopo un viaggio avventuroso con due amici di Serramazzoni con la Fiat 1100D di mio nonno, trovai il libro International Motor Racing Book N° 2, edito nel 1968, sul quale erano pubblicate tre foto, sulla 500 Miglia di Brands Hatch e inerenti la P4. Per me restano immagini insuperate per l'emozione che sanno generare in chi le guarda: ho sempre avuto l'impressione che le urla nel mio amato dialetto modenese saltassero fuori dall'immagine! Il mio interesse per l'automobilismo data dall'ottobre 1965, quando erano passati solo 4 mesi dell'ultima vittoria Ferrari a Le Mans. Riuscirò mai a vivere in diretta una vittoria della Rossa sulla Sarthe? Auguri per un felice 2022

Francesco Marzani, Pavullo nel Frignano (Modena)

L'HYPERCAR FA SOGNARE

Forza Rossa nell'endurance

Non vedo l'ora di vedere il bolide che darà l'assalto all'endurance e baratterei più che volentieri un mondiale di F.1 con la vittoria a Le Mans, con almeno un Italiano al volante sarebbe ancora meglio. Ho fatto una considerazione: l'endurance è stato abbandonato alla fine del 1973 per concentrarsi sulla F.1. In 50 anni sono arrivato 9 titoli piloti, pochini ad essere sinceri. Il mito è nato grazie alle gare di durata, ultimamente ho riletto il libro su Castellotti, ha vinto la 1000 miglia del 1956 in 11 h 37 minuti e 10 secondi. Adesso corrono massimo due ore sulla "Scalextric" e scendono dalle monoposto distrutti. Grazie per l'attenzione.

Umberto Cioci, Torino

NELL'ANNO DEL GRANDE CAMBIAMENTO

Aspettando le riforme in F.1

Il 2022 per la F.1 sarà un anno interessante con il debutto dei nuovi regolamenti con monoposto completamente diverse da quelle del 2021, infatti ci sarà un ritorno all'effetto suolo, con una configurazione aerodinamica molto più semplice. Infatti le nuove macchine non saranno dotate dei bargeboard e le pance saranno prive di appendici aerodinamiche, presentandosi con forme più pulite, anche gli alettoni posteriori e anteriori saranno ulteriormente semplificati. E anche i nuovi pneumatici da 18 pollici, giocheranno un ruolo fondamentale che grazie a una struttura più rigida rispetto a quelli da 13", rendendo più "pulita" l'aerodinamica della monoposto, inoltre anche le sospensioni si presenteranno meno sofisticate, senza il terzo elemento per il controllo dell'altezza da terra e neanche gli elementi idraulici essendoci solamente due soli ammortizzatori e barre di torsioni per ogni asse. Tutto questo per incrementare i sorpassi in pista a favore dello show, da evidenziare che vedremo monoposto più lente rispetto a quelle della passata stagione con performance in linea a quelle del 2015; ma sicuramente i tecnici troveranno ulteriori soluzioni sfruttando le aree grigie dei regolamenti in modo da rendere ulteriormente competitive le vetture.

Stefano Penner, ricevuta via mail

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

Segreteria
segreteria@contieditore.it

Fotografie: **Motorsport-Images, Bettiol, Getty Images, Fuggiano**
Humour: **Giorgio Serra**
Testi: **Pino Allievi, Alessandro Bucci, Fulvio Cavicchi, Gianni Cogni, Massimo Costa, Cesare De Agostini, Paolo Filisetti, Alfredo Filippone, Giorgio Ferro, Diego Fundarò, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Piero Libro, Dario Lucchese, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Daniele Sgorbini, Fulvio Solms, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Leo Turrini, Carlo Vanzini, Alex Zanardi**

Statistiche: **Michele Merlino**
Abbonamenti e arretrati: **abbonati@tre-effe.net**

Italo Benedetti, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Adriano Cimarosti, Antonio Granato, Gianni Mancini, Gabriele Michi, Maurizio Rigato.

Conti Editore Srl, Piazza Indipendenza 11/B, 00185 Roma
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma
Telefono: 06.49921 - Fax: 06.4992690
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.
Abbonamenti e Copie Arretrate
Treeffe S.r.l. Via Bomarzo, 34 - 00191 Roma
Telefono: 051.61.54.523 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16
Fax: 06.56.56.16.53
Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it
Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 80,00, semestrale euro 60,00.
Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.
Modalità di pagamento c/c postale 1048510505 intestato a Treeffe S.r.l., o bonifico bancario IBAN: IT 06Z0760103200001048510505, codice swift BPPIITRRXXX.
Gli arretrati sono disponibili dal 2015 in poi al prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione.
Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna Tel. 051 6034001.
Distributore per l'Italia e l'Estero
Press-Di Distribuzione Stampa e Multimedia S.r.l. 20090 Segrate
Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:
Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma
Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano
Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450
Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma
Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401